



ПОТПРЕДСЕДНИЦА СРПСКЕ ВЛАДЕ И МИНИСТАРКА ГРАЂЕВИНАРСТВА,
САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРОФ.ДР ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ

ГОДИНА УСПЕШНА, ПЛАНОВИ ВЕЛИКИ

Страна 3



Проф. др Зорана Михајловић

● Реформа железнице модел како треба радити

● Ове године 140 км модернизованих пруга

● Пројекти на железници вредни четири милијарде евра

● Следеће године почетак грађевинских радова између Старе Пазове и Новог Сада, на брзој прузи Београд - Будимпешта

Бројне активности завиних друштва

У протеклом периоду зависна друштва железнице имала су интензивне активности: ЖИТ је превезао 200 хиљада тона камена, Завод обележио јубилеј, Заштитне радионице промениле руководство, а ЦИП ради на Јединственом диспечерском центру у Макишу: председник Скупштине „Железница Србије“ ад Зоран Анђелковић

Страна 12

Завршени радови на модернизацији панчевачке пруге



У ТОКУ ТЕХНИЧКИ ПРИЈЕМ НОВЕ ПРУГЕ

РАДОВИ ЗАВРШЕНИ ПРЕ РОКА

Страна 7

ДОПРИНОС РАЗВОЈУ НАУКЕ



ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АД МАКСИМАЛНО ПОМАЖУ СВАКИ ПРОЈЕКАТ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ КАД ЈЕ У ПИТАЊУ РАЗВОЈ НАУКЕ И ТЕХНИКЕ

Мирослав Стојчић, генерални директор „Железница Србије“ ад

Страна 25

ОСТАЛА ЈОШ СТАНИЦА ЛЕСКОВАЦ



При крају ремонт три јужне деонице на Коридору 10 из руског кредита

Страна 4



РАДОВИ ПРОМЕНИЛИ САОБРАЋАЈ ВОЗОВА

Ремонт деонице барске пруге између Ресника и Вреоца

● На градилишту свакодневно ангажовано 200 до 250 радника
● Лајковац почетна и крајња станица

Стране 4 и 5

ЖЕЛИМО ВАМ СРЕЋНЕ
НОВОГОДИШЊЕ И
БОЖИЋНЕ ПРАЗНИКЕ



Ненад Станисављевић,
директор Медија центра „Железница Србије“ ад

ЗАПОЧЕТО
МОРАМО
ЗАВРШИТИ

Страна 2

4
милијарде

евра је вредност железничких пројеката чија је реализација у току



ОПСТАЛА ПРУГА

Пруга од Сомбора до Врбаса, стара 110 година и дуга 80 километара, неће се наћи на списку деоница на којима ће због нерентабилности бити укинута саобраћај возова. Имајући у виду њен значај за путнички и теретни транспорт у овом региону, одлучено је да ова пруга ипак остане у саобраћају.

ИЗЈАВА БРОЈА
Задовољни смо реформама у Железницама
Павле Петровић
ПРЕДСЕДНИК ФИСКАЛНОГ САВЕТА СРБИЈЕ



ВЕСТ СА ПРУГЕ



ПРОСТОРНИ ПЛАН

У Градској кући Суботица одржана је јавна презентација Просторног плана коридора пруге од Београда до Суботице и границе са Мађарском. Комисија ће 16. јануара 2017.

године на јавној седници у Новом Саду разматрати предмете, а Суботичани до 7. јануара 2017. године могу писмено да изнесу евентуалне замјерке на детаљни просторни план.

УВОДНИК

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ
директор Медија центра „Железница Србије“ ад



ЗАПОЧЕТО МОРАМО ЗАВРШИТИ

Годину која је за нама на железници су обележили наставак свеобухватне модернизације овог саобраћајног система и реализација најзначајнијих инвестиционих инфраструктурних пројеката, као и велика реформа и њено ресструктурирање, укључујући и социјални програм.

У протеклих година гана чиниоа Србија била је велико железничко традиционално. Реконструисане су шире деонице на Коридору 10 између Ниша и Прешева, израђена је нова двоколосечна панчевачка пруга, а након чешири деценије започели смо и обнову барске пруге. Гради се и „Жежељев мост“ преко Дунава у Новом Саду, а приводе крају и радови на деоници Гиле-Туприја, на прузи Коридора 10 између Београда и Ниша. Када се шоме дога и да је појавио уговор са кинеским партнерима за изградњу брзе пруге између Београда и Будимпеште и да ће радови почети већ наредне године, као и да је у Србију ситиљо свих 27 нових дизел моторних возова из руског кредита, јасно је да ће српске железнице већ у наредних пар година бити многу брже, боље и леише него пре и да наћи возови неће „јурићи“ пругама брзином од четрдесетак километара на сати.

Чини се да држава деценијама у назад није шалко улагала у железницу. А, не мање значајна је и чињеница да је на чешири милијарде евра вредних пројеката модернизације српских железница био ангажован велики број домаћих фирми, па је железница на шат начин појачала да може предсављати и првои мајор возач српске привреде.

Оптимистичке најаве о новом изгледу српских железница, а које је и „Пруга“ својски одржавала, многи злонемци су сматрали нереалистичним, али се оне данас остварују, на добробит и задовољство свих.

Међутим, нема нових возова и бржих пруга без реформисане и структурно измењене железнице. Чешири железничке компаније „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктура железница Србије“, „Србија Воз“ и „Србија Карго“ до први пут чиниоа календарску годину самостално су пословале, а захваљујући успешној реализацији ресструктурирања, укључујући и социјални програм, железница је до свим признанима допала лидер у реформама јавних предузећа у Србији. Ко би шоме могао да предсавља пре само две године!

Преузевши одговорност за процес реформи железнице у Србији, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре није заборавило само испуњавало захтеве Свјетске банке (како шоме златоро шваре), већ је стварало услове да железнички сектор у Србији досиане ефикасан, модеран и широким објектима, у интјерсу привреде и наших грађана. А, шоме је железница боља и ефикаснија, шоме је до државе и рефинансија, па ће из српског буџета у наредној години бити издвојено око милијарду и шоме динара мање него две године.

Не мора железница да се реформише због Свјетске банке или ММФ-а, него због себе и својих грађана. Сви добро знамо да нам је образована структура ниска, а старосна висока, да у појединим деловима железнице (уопштом у администрацији) има вишка запослених, али и да у извршним службама има дефицитарних занимања.

А за шоме километара модернизованих пруга, осећине нових возова и најсовременије телекомуникације неопходни су нови, млади, најбољи и најширочинији кадрови. Без суштинске кадровске реформе и социјалног програма шоме нешто једнакостано није било могуће.

Железница се ресструктурирањем одређивала за пословање и будућности какву жели. У шомејој ситуацији једина мора бити брзина ко шоме уме, може и зна да ради и да ли је шоме железници шоме потребно или не! Исцрпљене су железнице укључивала у својој широчини и нејроменивостима, да би без озбиљнијих промена у организацији, пословању, па и у начину размисљања кружна мола да закорачи напред.

Први реформи кораци успешно су учињени. Али, шоме још досиљош и нејроменивостима, да би железница и железничари својим смисао реформе и у појединим променама и своје ионашање и размисљање. Процес је кренуо и више се не може зауставити.

Али, започети морамо успешно и завршити, на добробит железнице и железничара, али и државе, наше привреде и грађана шоме, у интјерсу целе Србије.

И шоме сви морамо да схватимо да само својим максималним радом, квалификацијом наших услуга, борбом за свакој шоме, шоме робе и динар можемо добити да железница буде успешнија, а шоме и сви нама боље. Одговорности, професионализмом и знањем, уз шоме посвећености железници, моћи ћемо да одговоримо свим изазовима нових правила широчини пословања. И шоме одлучно и заједно, железничари из све чешири компаније, морамо да кренемо напред за бољашак железнице, а самим тим и свих нас. То је једини наш пут до победе и они који буду умели и моли да израде динамичан ритам железнице моу бити гео железничкој доједничкој шоме у наредном периоду.

Најважнија шоме још пре годину дана, сада се и појачавају, па ко шомејој разумеће!
Држава шоме пара улаже у железницу, и шоме више води рачуна и шомејој, него шоме шоме многи мисле.
У наредној, и наредним годинама чека нас још досиљош и нејроменивостима, да би железница и железничари својим смисао реформе и у појединим променама и своје ионашање и размисљање. Процес је кренуо и више се не може зауставити.

Железницу и железничаре чекају бољи дани, али свако од нас мора шоме шоме да свој максималан допринос. А до шоме шоме можемо само заједно. Најважнија мала медијска акција о равнотежности на железници, коју је организовао Медија центар „Железница Србије“, а узели учешће „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктура железница Србије“, „Србија Воз“ и „Србија Карго“, доказала је како се цело железнички сектор и све чешири железничке компаније моу објединити око заједничких шоме. Медија центар „Железница Србије“ наставак да и у наредном периоду даје свој шоме допринос пословању објективану железничкој сектору и на шоме начин подржи све наше заједничке циљеве.

Календар које од 1. јануара оглазе са железнице шоме среће и здравља, а шомејој је да ће увек бити радо виђени и добро дошли. Сви нама шоме успеха, оптимизма, доброт располужења, личне и породичне среће, срећни новогодишњи и божићни празници и све најбоље.

ДОБРО СМО РАДИЛИ ЧЕСТИТАМ

БУЏЕТ СРБИЈЕ ЗА 2017. ГОДИНУ

ЗА ЖЕЛЕЗНИЦУ

15,9 милијарди динара



У државном буџету Србије за железнички сектор у 2017. години обезбеђено је 15,89 милијарди динара. Од тог износа, према изјави министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зоране Михајловић, за железницу биће направљено пет милијарди динара су аванс за руски кредит, док ће 800 милиона динара бити издвојено за изградњу „Жежељевог моста“ преко Дунава у Новом Саду. Буџетска средства за железнички сектор у наредној години за око милијарду динара су мања у односу на износ у 2016. години. Издвајања за железницу биће настављена и у наредним годинама, али ће бити постепено смањивана.

ПРОДУЖЕН РУСКИ КРЕДИТ

РОК - ЈОШ 4 ГОДИНЕ

Рок за коришћење руског кредита за модернизацију српских железница продужен је до краја 2021. године, чиме је омогућено да Србија у наредне четири године заврши све пројекте започете из овог зајма. Потпредседница српске Владе проф. др Зорана Михајловић уручила је 9. децембра руском амбасадору у Србији александру Чепурину потписани Протокол о измени Споразума о

ПОТПРЕДСЕДНИЦА СРПСКЕ ВЛАДЕ И МИНИСТАРКА ГРАЂЕВИНАРСТВА, САОБРАЋАЈА И ИНФРАСТРУКТУРЕ ПРОФ. ДР ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ

ГОДИНА УСПЕШНА



140
КИЛОМЕТРА ПРУГА
ЈЕ МОДЕРНИЗОВАНО
ОВЕ ГОДИНЕ

Реформа
железнице
показала је модел
како треба да
се ради

ПЛАНОВИ ВЕЛИКИ

ФОТО: ТАНУГ

- Ове године 140 километара модернизованих пруга
- Пројекти на железници вредни 4 милијарде евра
- Следеће године почетак радова између Старе Пазове и Новог Сада, на брзој прузи Београд - Будимпешта

када се осврнем на 2016. годину и шта смо све урадили, не могу да будем незадовољна. Иза нас је врло успешна година кад је реч о инфраструктури, саобраћају и грађевинарству”, поручила је потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, у новогодишњем обраћању новинарима 28. децембра у Влади Србије.

Реформа железнице показала је према мом мишљењу модел како треба да се ради, а то је да мора да постоји стални договор и консензус између Владе, министарстава, синдиката, колико год да их има и са колико год да су чланова, свих директора и наравно свих оних који помажу да ми уопште урадим реорганизацију. И морам свима не само

Структура запослених
Следеће године ће у железничком сектору морати да се води рачуна о структури запослених проф. др Зорана Михајловић, потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

Планови

Међу већим бројем инфраструктурних и саобраћајних објеката чији је завршетак планиран у 2017. години, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре истиче и неколико значајних железничких пројеката. У наредној години планиран је завршетак реконструкције деонице дуге 77,6 километара Ресник-Ваљево на барској прузи, затим завршетак изградње и пуштање у саобраћај „Жежељевог моста“ преко Дунава у Новом Саду, као и почетак градње две деонице брзе пруге Београд – Будимпешта, и то од Београда до Старе Пазове (која ће се радити са кинеским партнерима) и Стара Пазова – Нови Сад (која ће се радити из руског кредита).

Урађено

У 2016. години из руског кредита обновљено је укупно 110 километара пруга, на којима су могуће брзине веће од 100 километара на сат и купљено је 27 нових дизел-моторних возова вредних 100 милиона долара. Са Кином су потписани уговори вредни 734 милиона евра за модернизацију железничких и друмских саобраћајница, од којих се један односи на деоницу Београд – Стара Пазова дуге 34,5 километра, у оквиру градње брзе пруге Београд – Будимпешта.

питати зашто нам треба толико времена, али је пројектно техничка документација била веома сложена и мењана због брзине возова најпре од 160, па затим од 200 километара на сат, што све то није било лако уклонити - нагласила је Михајловић.
Н.СТАНИСАВЉЕВИЋ,
Н.АВРАМОВИЋ

ПРИ КРАЈУ РЕМОТ ТРИ ЛУЖНЕ ДЕОНИЦЕ НА КОРИДОРУ 10 ИЗ РУСКОГ КРЕДИТА

ОСТАЛА ЈОШ СТАНИЦА ЛЕСКОВАЦ



- Ремонтовано око 47 километара пруге између Ниша и Прешева
- Вредност посла око 30,5 милиона долара ● Посао завршен према плану
- Без путничких возова током радова ● Посао за већи број српских фирми

Радови на три деонице пруге између Ниша и државне границе са БР Македонијом укупне дужине 46.497 метара, што обухвата реконструкцију горњег и доњег строја пруге од Врањске Бање до Ристовца у дужини 17.723 метара, од Бујановца до Букаревица у дужини 13.759 метара, као и од Винарца до Ђорђевога у дужини 15.015 метара завршени су.

У току су интензивни радови на колосецима у железничкој станици Лесковац, после чега ће моћи да се каже да је цео велики посао обнове шест деоница коридора у оквиру руског кредита завршен.

У оквиру развоја Европског саобраћаја Коридора X, 22. септембра 2015. године потписан је Анекс Уговора између „Инфраструктуре железница Србије“ и РЖД Интернешнл о реконструкцији ове три деонице укупне вредности око 30,5 милиона долара. Средства су обезбеђена из руског кредита за модернизацију српских железница, а како сазнајемо све је обављено по плану, у предвиђеним роковима и на најбољи могући начин.

Овај велики посао на деоницама Врањска Бања – Ристовац и Бујановац – Букаревац започет је 18. 04. 2016. године, док се са радовима на деоници Винарци – Ђорђево почело крајем октобра.

Извођачи су све послове обављали у предвиђеним интервалима који подразумевају 36



30,5
МИЛИОНА ДОЛАРА
ЈЕ ВРЕДНОСТ ОВИХ
РАДОВА



АУТО-ПУТ ТРАСОМ ПРУГЕ

У оквиру изградње новог ауто пута кроз Грделичку клисуру ка Македонији измештена је и пруга. Тачно 1300 метара колоска између станица Предејане и Цеп „померено је“ на нову локацију ка Морави, где је изграђена нова пруга. Возове ће том истом трасом где је била пруга после завршетка градње ауто пута заменити тоčkови. Ови радови нису део реконструкције „Јужне пруге“, већ су саставни део пројекта изградње новог друмског Коридора X.

РАДОВИ:	
Ниш - Граница са Македонијом	46.497 метара
Врањска Бања - Ристовац	17.723 метара
Бујановац - Букаревац	13.759 метара
Винарци - Ђорђево	15.015 метара

сати тоталног затвора пруге након исто толико припрема, после чега су железничари имали 36 сати за превлачење теретних возова. Путнички железнички саобраћај обустављен је до краја овог посла. Локални путнички возови саобраћали су од Ниша ка југу само до Лесковца, али су и они са почетком инезивних радова на трећој деоници Винарци – Лесковац – Ђорђево заустављени до завршетка посла.

Радове изводи РЖД Интернационал са бројним подизвођачима међу којима су и Енергопроект Нискоградња, МБА „Ратко Митровић“, ЗГОП Нови Сад, Телефон кабл и бројни други.

Пројектну документацију је урадио Саобраћајни институт ЦИП Београд на основу којих се ради реконструкција доњег и горњег строја, са уређењем путних прелаза.

ЖАРКО РИСТИЋ

РЕМОТ ДЕОНИЦЕ БАРСКЕ ПРУГЕ ИЗМЕЂУ РЕСНИКА И ВРЕОЦА

РАДОВИ ПРОМЕНИЛИ
САОБРАЋАЈ ВОЗОВА

- На неколико градилишта између Ресника и Ваљево свакодневно ангажовано од 200 до 250 радника
- Почели радови на отвореној прузи ● Деоница затворена за железнички саобраћај, Лајковац почетна и крајња станица ● Аутобуски превоз за путнике

ет месеци након званичног отварања првог градилишта у станици Вреоци (15. јула ове године), барска пруга упоредо се реконструише на неколико „нападнутих пунктова“. Железничка траса од Ресника до Ваљево полако се претвара у привремену радничку колонију што је, ваљда, неизбежно када се реализују неимарски подухвати оваквог габарита. Све до 1. децембра, главни извођач радова (РЖД) био је оперативни фокусиран на прве манипулативне колосеке у станицама Дивци, Словац, Лазаревац и Лајковац, а радило се по фазама.

Током минуле јесени станица Ваљево је добила потпуно реконструисане теретне линије 1, 2 и 3 које су, иначе, биле у веома лошем стању. Тренутно се у граду на Колубари изводе радови на станичним колосецима 1 и 2. Затварањем пружне деонице Ресник – Вреоци почетком овог месеца моментално се кренуло у реконструкцију прва четири (пролазна) колосека у чувеној угљари пошто су претходно већ оспособљени колосеци 5, 6, 7 и 8 на платоу стратешке станице у РБ Колубара. Комплетна реконструкција барског колосека подразумева и обнову контактне мреже што је већ започето на затвореном делу пруге где се увелико врши замена оштећених контактних проводника. Београдски подизвођачи радова на доњем строју („Уноградња ВВ“ и компанија „Ратко Митровић“) максимално су упослени на дренажи терена и поставља-

њу каблова уз пругу мада је све то под строгим контролом РЖД-а, наглашава мр Драган Милутиновић, шеф техничке службе ЗОП Ваљево. Он је тек један од осморо лиценцираних инжењера српских железница у улози надзорног органа на пројекту вредном близу 80 милиона долара.

Радови су фактички интензивирани од 1. децембра пошто смо испоштовали потребе ЕПС-а, који је инсистирао да све до дванаестог месеца не нападамо отворену пругу како би потрошачима широм Србије биле испоручене неопходне количине угља, каже за наш лист признати ваљевски железничар.

Последње три седмице

интензивно се ради на санацији косина између Ресника и Беле Реке као и у самој станици Бела Река. Далеко најзахтевнија интервенција са грађевинског аспекта свакако је сређивање тунела у Белој Реци (3.912 м) јер ту се, буквално, ради комплетна обнова. Изолација сводова је ургентна с обзиром на то да тунел одавно прокишњава а одвод воде је нарочито проблематичан. Шине су кородирале, запекле и заиста су у катастрофалном стању.

Годинама уназад возови се кроз овај тунел крећу брзином не већом од 50 км/сат, тако да је овај део трасе катего-

ризован као посебно критичан на читавој барској прузи, вели Милутиновић.

Крајем децембра се у станици Ваљево завршавају први и други колосек. Започети су радови у станици Лајковац на првом и другом колосеку. Све ово захтева велику концентрацију машина јер се ради на извођењу дренажа што је у техничком смислу озбиљан задатак. Свакога дана на отвореним градилиштима дуж барске пруге у реконструкцији је ангажовано бар две стотине, по каткад и 250 људи. Ту су, разуме се, урачунати и извођачи који раде репарацију СС уређаја као и радници на копању што чини респектабилну живу снагу наоружану прилично модерном механизацијом.

Пруга је у овом моменту нападнута на три до четири места па радови можда и нису толико видљиви неком чиничном лаику који би све то посматрао голим оком. Радничко – ударнички „мравињак“ организован на начин како се то

Степенсти ремоти

Значај реконструкције барског колосека не своди се само на будућу нормализацију саобраћаја и бржи трансфер путника и робе. Придобијени, употребљиви прагови који су у међувремену класифицирани већ се отпремају у железничке секције широм Србије. Тиме оне, без икакве накнаде, добијају материјал са којим могу радити. До сада је само у Суботици пребачено око три хиљаде прагова и три скретнице са барске пруге мада су приличне количине материјала отишле у Зајечар, Кикинду односно Ужице. Осим прагова и колосечних постројења, последњих месеци формиран су и контингенти расформираних шина у савим солидним стању што ће врло брзо бити транспортовано у све ЗОП-ове секције које искажу потребу за поменутом робом.

некада радило у бившој Југославији кроз бројне омладинске акције, овде дефинитивно нећете доживети. Иако се још увек не може стећи шира слика о правим размерама започете реконструкције железничког коридора кроз југозападну Србију, довољно је нпр. отићи у станицу Лазаревац и уверити се у квалитет изведених радова. Очишћене дренаже, стари канали комплетно обновљени, изграђен нови плато...довољно новина да поменути станица већ сада уђе у ред најуређенијих у Србији.

Измењени режим саобраћаја на барској прузи биће на снази до 15. јуна па ће све до тада станица Лајковац у железничком смислу бити стартно полазно и крајње долазно одређите за путничке возове у овом делу земље.

„Лајковац није случајно изабран без обзира на то што се затвор пруге односи само на деоницу Ресник – Вреоци. Будући да је најзначајнија станица јужно од престонице преоптерећена теретним

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ



80
МИЛИОНА ДОЛАРА
ЈЕ ВРЕДНОСТ ОВОГ
ПРОЈЕКТА

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АД РАСПИСАЛЕ ОГЛАС У ПОНУДИ 17 ОБЈЕКТА



Железнице Србије су 23. децембра 2016. расписале оглас о спровођењу поступка прикупљања писмених понуда за давање у закуп пословног простора на читавој територији Србије.

Реч је о седамнаест железничких објеката који се налазе у Београду, Врњачкој Бањи, Новом Саду, Пожеги, у железничкој станици Београд – Ранжирна, Нишу, Пријепољу, Рашки, као и у Лајковцу и Ужицу.

Заинтересовани за закуп пословног простора понуде могу послати најкасније до 9. јануара 2017. године, а избор најповољнијег понуђаћа обавиће се 13. јануара у Пословној згради „Железница Србије“ ад, Немањина 6 у Београду.

„Железнице Србије“ ад издају у закуп на 10 година Хотел „Железничар“ у Врњачкој Бањи површине 3.049,11 м², као и закуп на неодређено време ресторана са кухињом, који се налази у железничкој станици у Врњачкој Бањи површине 149,25 м².

У железничкој станици Нови Сад, на неодређено време издаје се ресторан са кухињом површине 482 м², док се у железничкој станици Пожега издају два пословна простора, односно делови робног магацина један површине 20 м², а други површине 380 м².

У пословној згради у железничкој станици Београд Ранжирна, на неодређено време издају се у закуп две канцеларије површине 22,80 м² и 23,60 м², док се у реону железничке станице у Пријепољу издаје део робног магацина од 200 м².

„Железнице Србије“ ад издају два пословна простора у Нишу у реону железничке станице, један површине 21 м², а други, у оквиру магацина експресне робе, део канцеларија површине 12,64 м².

У реону железничке станице Рашка на неодређено време издају се делови магацина од 100 м² и од 70 м², док се у железничкој станици Ужице - путничка издаје простор од 66 м², а у железничкој станици Ужице, део робног магацина од 111 м².

У Београду се, у главној железничкој станици, издаје у закуп на неодређено време локал број 38, површине 12 м², а у палати „Јадран“ (Хајдук Вељков венац бр. 4) три канцеларије укупне површине од 68 м².

„Железнице Србије“ ад такође издају у закуп и пословни простор у Лајковцу. Реч је о пословном простору у кругу Ложионице и то простор на првом спрату површине 66,30 м², затим магацински простор у лучној хали-галерија бр.6 површине 263 м², магацински простор у хали за текуће оправке од 547 м², као и манипулативни простор од 245 м².

За сваки објекат утврђена је најнижа почетна цена месечног закупа по квадрату пословног простора Критеријум за избор најповољнијег понуђача је највиша понуђена цена закупа по метру квадратном без ПДВ.а.

Оглас о спровођењу поступка прикупљања писмених понуда за давање у закуп пословног простора, који су расписале „Железнице Србије“ ад може се видети на сајту www.zeleznicesrbije.com.

ОД 11. ДЕЦЕМБРА 2016. ГОДИНЕ

НОВИ РЕД ВОЖЊЕ



Прелазак на нови ред возње - железнички чвор Косово Поље
Фото: Инфраструктура железница Србије

УКУПНО
880 ВОЗОВА



20
МЕЂУНАРОДНИХ



42
БРЗА



269
ПУТНИЧКИХ



103
БЕОВОЗА



261
УНУТРАШЊИ ТЕРЕТНИ



185
МЕЂУНАРОДНИХ ТЕРЕТНИХ

Нови железнички ред возње на српским пругама, као и у свим европским железничким управама, ступио је на снагу у недељу, 11. децембра 2016. године и важиће до 9. децембра 2017. године.

Сва четири железничка друштва „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Воз“, „Србија Карго“ и „Железнице Србије“ ад успешно су у поноћ прешле на нови ред возње у путничком и теретном саобраћају.

Традиционално, петнаестак минута након поноћи, у пословној згради српских железница, генералном директору „Инфраструктуре железница Србије“ Душану Гарибовићу извештај о успешном преласку на нови ред возње предао је Јовица Јашић, помоћник директора Сектора за саобраћајне послове.

Промени реда возње присуствовала су руководства све четири компаније, на челу са генералним директорима и

председницима Скупштина.

Генерални директори и руководство железничких компанија у ноћи преласка на нови ред возње обишли су већи број железничких чворова широм Србије, како би се на терену уверили да је све спремно за промену у организацији саобраћаја.

Новим редом возње 2016/2017, на српским пругама, предвиђено је саобраћај 880 возова. У међународном саобраћају планирано је 20 путничких возова, док ће у унутрашњем саобраћају 42 брза воза, 269 локална путничка воза, као и 103 гарнитуре Беовоза. У теретном саобраћају саобраћаће 261 теретни воз у унутрашњем и 185 теретних возова у међународном саобраћају.

За нови ред возње путници из Србије ће и даље директним међународним возовима моћи да путују до бројних европских дестинација у: Аустрији, Мађарској, Словенији, Хрватској, Грчкој, Македонији и Црној Гори.

„СРБИЈА ВОЗ“ И „СРБИЈА КАРГО“ ПОЧЕЛИ РАШЧИШЋАВАЊЕ СВОГ РАСХОДОВАНОГ ВОЗНОГ ПАРКА

Железничка друштва „Србија Воз“ и „Србија Карго“ у првој половини децембра 2016. организовала су лицитациону продају старих расходованих електричних локомотива, вучних возила разних серија, путничких и теретних кола.

„Србија Воз“ је, путем јавне лицитације, продао 8 електричних локомотива и то три локомотиве серије 441 и пет локомотива серије 461. Када је реч о продаји расхо-

ПРОДАТО 24 ЛОКОМОТИВА И 180 ВАГОНА

дованих путничких кола, на две лицитације одржане 4. новембра и 1. децембра 2016. године, продато је укупно 179 кола.

„Србија Воз“ је, путем јавне лицитације 16. децембра организовала продају расходованих електричних локомотива серије 441 и 461. Реч је о 12 електричних локомотива и то по шест локомотива сваке

серије, са годинама производње од 1969. до 1975. године. Продаја 372 путничка возила обављена је на две јавне лицитације. На првој лицитацији, која је одржана 4. новембра продато је 6 расходованих путничких кола, а на другој, одржаној 1. децембра, продато је 173 кола.

„Србија Карго“ продао је укупно 16 расходованих локо-

мотива и 101 расходован теретни вагон.

Друштво „Србија Карго“ је организовало продају расходованих вучних и вучених средстава путем јавних лицитација које су одржане 2. и 7. децембра 2016. године. Лицитација која је одржана 2. децембра, односила се на продају 91 локомотиве различитих серија, које су

произведене од 1942. до 1988. године. Продаја 331 теретних кола разних серија, путем јавног надметања, организована је 7. децембра. Предмет продаје била су расходована средства у власништву „Србија Карго“ груписана у три партије, од којих је једна продата.

Како сазнајемо у обе ове железничке компаније, продаја расходованих возних средстава ускоро ће бити настављена.

ЗАВРШЕНИ РАДОВИ НА МОДЕРНИЗАЦИЈИ ПАНЧЕВАЧКЕ ПРУГЕ

У ТОКУ ТЕХНИЧКИ ПРИЈЕМ НОВЕ ПРУГЕ

РАДОВИ ЗАВРШЕНИ ПРЕ ЗВАНИЧНО УГОВОРЕНОГ РОКА



Железничка станица Крњача

Железничка станица Панчево главна

- Изграђен нови други колосек не деоници Панчевачки мост - Панчево Главна
- Брзина возова повећана са 60 на 120 километара на сат
- На пројекту биле ангажоване бројне српске фирме

Радови на модернизацији и изградњи другог колосека пруге Панчевачки мост – Панчево Главна, као и свих пратећих инфраструктурних објеката завршени су. Средином децембра почела је са радом Екстерна комисија за технички пријем радова на деоници Панчевачки мост – Панчево Главна, што је неопходно за добијање употребне дозволе.

-РЖД интернешнл као главни извођач радова је у потпуности завршио све уговорене радове, као и оне додатне, рекао је заменик генералног директора компаније РЖД Интернешнл Мансурбек Султанов, и истакао да су радови завршени пре званично уговореног рока, а то је крај фебруара 2017. године.



Нови железнички мост на Тамишу

Пре почетка рада Екстерне комисије сачињеној од представника надлежних институција Републике Србије, комисија српских железница је обавила преглед свих изведених радова и на то је дала сагласност.

Султанов је рекао да су возови на старом колосеку могли да саобраћају у просеку око 60 километара на сат, док ће сада моћи да иду брзином од 120 километара на сат, и то на оба колосека. На основним радовима уштеђено је близу шест милиона долара, што је искоришћено за остале радове за потребе српске железничке инфраструктуре.

Радови на модернизацији панчевачке пруге, у дужини од 15 километара започети су 25. марта 2014. године, а отварању радова присуствовали су високи званичници Републике Србије, Руске Федерације као и српских и руских железница.

Пројекат модернизације пруге Панчевачки мост – Панчево Главна је финансиран средствима руског кредита за модернизацију српских железница. Вредност инвестиције је 91 милион долара, од чега је око 78 обезбеђено из креди-



Инспекцијско возило српских железница на панчевачкој прузи

91
МИЛИОН ДОЛАРА
ЈЕ ВРЕДНОСТ ОВЕ
ИНВЕСТИЦИЈЕ

та, а 13 милиона долара из буџета Републике Србије (што процентуално износи око 15 процената). Тај пројекат је обухватио реконструкцију и модернизацију постојећег колосека и изградњу потпуно новог, другог колосека, и враћање на пројектовану брзину од 120 километара на сат.

Радовима су, поред осталог, били обухваћени изградња два нова надпутњака у оквиру додатних радова, и то на саобраћајној петљи у Крњачи, на зрењанинском путу. На овој деоници су изграђена три мо-

ста, од којих је један потпуно нови мост преко реке Тамиш, дужине 240 метара. Изграђено је ново стајалиште Крњача мост, проширено је стајалиште Себеш, станице Овча и Крњача су добили нове колосеке и пероне, положен је нови колосек преко панчевачког моста на Дунаву, на којем је уграђено више од 1650 нових дрвених мостовских прагова. Изграђени су и други пратећи објекти, а посебно у станици Панчево главна у којој се сада налази нова зграда за управљање сигнално-сигурносним и телеграфско-телефонским уређајима.

ЈОСИП ВЕБЕР

СРПСКЕ ФИРМЕ У РЕАЛИЗАЦИЈИ ПРОЈЕКТА

У реализацији овог пројекта учествовале су и бројне српске фирме, међу којима: ЗГОП-Нови Сад, Енергопројект – нискоградња из Београда, Гемакс и друге.

466

метара ће бити
укупна дужина
Жежељевог
моста



4 НОВЕ СТАНИЦЕ БГ ВОЗА

Од 11. децембра, када је ступио на снагу нови железнички ред вожње, релација БГ Воза од Батајнице до Панчевачког моста продужена је до Овче. Уведена су и нова стајалишта БГ Воза: Крњача мост, Крњача. Себеш овчански и Овча.
ФОТО: Крњача мост (Beobuild.rs)

ИЗЈАВА БРОЈА

Створили смо све услове за отварање железничког тржишта, али не можемо да утичемо на то колико ће превозника изразити интерес да се бави превозом на мрежи пруга Србије.

Миодраг Поперица
Државни секретар у Министарству
Грађевинарства, Саобраћаја и Инфраструктуре

ВЕСТ СА ПРУГЕ



ВИШЕ ВОЗОВА ИЗ ПРОКОПА

По новом реду вожње, који је ступио на снагу 11. децембра 2016. године, из железничке станице "Београд центар" у Прокопу полазиће више возова у унутрашњем саобраћају,

него раније. Осим возова за Нови Сад и Шид, чији је број повећан на шест, односно четири, из Прокопа сада полази и по један воз за Лапово и Земун, као и три воза за Ниш.

У РИГИ ПОТПИСАН КОМЕРЦИЈАЛНИ УГОВОР ВОЗОВИМА И ДО 200 НА САТ



Значајан корак ка изградњи брзе пруге: потписивање уговора у Риги
фото: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

● Прва фаза пројекта изградња двокосачне пруге од Београда до Старе Пазове ● За прву фазу 350 милиона долара

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић потписала је 5. новембра у Риги, главном граду Летоније, у присуству премијера Србије и Кине, Александра Вучића и Ли Кеџанга, комерцијални уговор за изградњу прве деонице брзе пруге Београд-Будимпешта, као и Меморандум о финансирању читавог пројекта на територији Србије.

Комерцијални уговор, за реализацију прве фазе пројекта од Београда до Старе Пазове вредан око 350 милиона долара, потпредседница Владе потписала је на централној церемонији Самита шефова Влада Кине и 16 земаља централне и источне Европе са генералним директором "Инфраструктуре железнице Србије" Душаном Гарбовићем и представницима конзорцијумом кинеских компанија "China Railway International" и "China Communications Construction Company".

Уједно, министарка грађе-

винарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић потписала је Меморандум о разумевању са председником кинеске Ексим банке Лиу Лиангом, о кредитирању овог пројекта мађарско-српске железнице, на територији Србије.

Потписивањем уговора и Меморандума о разумевању са кинеском Ексим банком о кредитирању пројекта, омогућава се да крене градња пруге за брзине до 200 километар на сат, која ће скратити време путовања између српске и мађарске престонице на мање од три сата.

Изградња двокосачне пруге дужине 34,5 километара на релацији Београд-центар – Стара Пазова за брзине до 200 километара, први је пројекат кинеске железнице у Европи и биће грађена у складу са домаћим прописима и стандардима Европске уније. Уговор предвиђа да у изградњи пруге од Београда до Старе Пазове домаће фирме могу да учествују до максималних 46 одсто у извођењу радова и набавци робе.

САРАДЊА СРБИЈЕ И МАЂАРСКЕ

ЗАЈЕДНИЧКИ ДО БРЗЕ ПРУГЕ

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић и министар спољних послова и трговине Мађарске Петер Сијарто разговарали су 21. новембра у Београду, о сарадњи две земље на реализацији заједничког пројекта брзе пруге Београд – Будимпешта. Састајак је одржан у оквиру заједничке седнице Влада Србије и Мађарске.

"Потписивањем комерцијалног уговора и меморандума о кредитирању пројекта мађарско-српске железнице на територији Србије, значајно смо се приближили почетку изград-

ње - рекла је Михајловић. Сијарто је рекао да је Мађарска за реализацију пројекта основала заједничко предузеће, чији су акционари Мађарске и железнице и две кинеске компаније, при чему ће мађарска компанија задржати управљачка права. Ова компанија биће задужена за расписивање тендера за извођење радова и потписивање уговора са извођачем.

Михајловићева и Сијарто разговарали су и о искуствима две земље кад је реч о уцељу српских и мађарских компанија у радовима, заједно са кинеским компанијама, и разменили информације о планираној динамици реализације пројекта у наредном периоду.

МИХАЈЛОВИЋ И БУЛЦ ОБИШЛИ РАДОВЕ НА ИЗГРАДЊИ ЖЕЖЕЉЕВОГ МОСТА ПРЕКО МОСТА ДО КРАЈА НАРЕДНЕ ГОДИНЕ



● Надам се да ћемо крајем следеће године у присуству комесарке Булц отворити Жежељев мост за железнички, а потом и за друмски саобраћај - рекла је потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић



● Европска унија је учествовала у изградњи Моста слободе и учествује у изградњи Жежељевог моста, јер их сматра виталним коридором важним и за Европску унију и за Балкан - истакла је комесарка Европске уније за транспорт Виолета Булц



Градоначелник Новог Сада Милош Вучевић

Средином децембра радови на изградњи новог Жежељевог моста, преко Дунава у Новом Саду изводе се према планираној динамици. Нема никаквих застоја, ни одлагања, а радиће се без прекида и током зиме. У току је изградња једног речног стуба, који ће носити две челичне конструкције за премошћавање реке, што ће свакако бити једна од најзахтевнијих фаза извођења радова.

Према досадашњем току радова и уколико не буде непредвиђених околности, нови Жежељев мост биће завршен до краја 2017. године, како је и најављено приликом посете градилишту потпредседнице Владе Србије и министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зоране Михајловић и комесарке

Добра сарадња за реализацију пројекта

Недостајало је сарадње између града Новог Сада, покрајине и Републике, али да је сада комуникација свакодневна.

проф. др Зорана Михајловић

Европске уније за транспорт Виолете Булц 6. септембра.

"Надам се да ћемо крајем следеће године у присуству комесарке Булц отворити Жежељев мост за железнички, а потом и за друмски саобраћај", рекла је проф. др Зорана Михајловић, након што је са комесарком Европске уније за транспорт Виолетом Булц обишла радове на Жежељевом мосту, који се гради уз финансијску подршку ЕУ.

Обраћајући се новинарима после обиласка радова којем су присуствовали и председник Владе АП Војводине Игор Мировић и градоначелник Новог Сада Милош Вучевић, Михајловић је рекла да се нада да ће веома брзо, већ крајем следеће године, мост бити отворен за железнички саобраћај, а потом и за друмски.

Михајловић је подсетила и да је пре извесног времена на састанку са покрајинским премијером Мировићем у Београду договорено да се формира радна група која ће радити на

На поштанској маркици



Поштанска марка издата 1999. године у серији „Последице НАТО бомбардовања“ приказује оштећени Жежељев мост.



Жежељев мост: Снимак са дрона

капиталним пројектима, међу којима су и изградња Жежељевог моста и Фрушкогорског коридора.

Комесарка Булц је рекла да је задовољна сликом коју је видела на градилишту и поручила да Европска унија охрабрује инвестиције у инфраструктуру, јер се на тај начин повезују људи, роба и простор. "ЕУ је учествовала у изградњи Моста слободе и учествује у изградњи Жежељевог моста, јер их сматра виталним коридором важним и за Европску унију и за Балкан", рекла је Булц.

Председник Владе Војводине Игор Мировић казао је да није

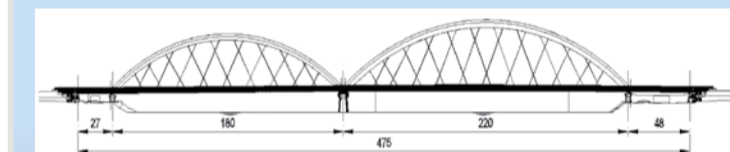
задовољан начином на који је цео пројекат вођен од самог почетка изградње Жежељевог моста, али је нагласио да је Покрајина данас потпуно спремна да финансијски испрати темпо радова на изградњи моста и одговори обавезама које има. "Изградња се поприлично одужила и надам се да ћемо до краја следеће године имати нов Жежељев мост који је од изузетног значаја, као и уређене приступне саобраћајнице, што је нова фаза у целом пројекту која тек треба да започне", рекао је Мировић.

Он је посебну захвалност исаказао потпредседници Михај-

ловић за коју је рекао да је још пре неколико месеци успела да отклони проблеме који су раније утицали на кашњење целог пројекта. "Данас већ видимо боље и организованије градилиште и верујемо да пробијања рокова више неће бити и да ћемо крајем следеће године поред готовог Жежељевог моста имати и расклопљен постојећи монтажано-демонтажни мост који је послужило сврси, али за којим више нећемо имати потребе", рекао је Мировић.

Градоначелник Новог Сада Милош Вучевић, истакао је да је Град Нови Сад до сада учинио све да изградња моста иде планираним током и да ће то чинити и убудуће, како би мост био изграђен у што краћем року. "Као Новосађанин могу да кажем да смо сви веома нестрпљиви да видимо крај овом пројекту. Мислим да смо показали висок ниво толеранције и с правом очекујемо да мост буде завршен у што краћем року", рекао је Вучевић.

Карактеристике моста

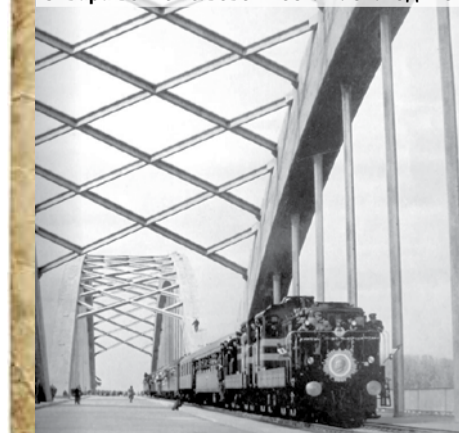


Железничко-друмски мост преко реке Дунав у Новом Саду – „Жежељев мост“ чине два лучна моста распона 180 и 220 метара и прилазне конструкције са петровардинске, односно новосадске стране Дунава, распона 27 и 48 метара. Висина Лука распона од 180 метара је 34 метра, а висина Лука распона од 220 метара је 42 метра.



Кроз историју

Отварање Жежељевог моста 1961. године



Први Жежељев мост је грађен од 1957. до 1961. године, као јединствен пример градње уз коришћење преднапрегнута бетона. Пројекат је урадио грађевински инжењер Бранко Жежељ. Укупна дужина му је била 377 метара. Постајао од 1961. године до НАТО бомбардовања Југославије 1999. године.

ДАН ЖЕЛЕЗНИЧАРА ОБЕЛЕЖЕН У СТАНИЦИ БЕОГРАД

МОДЕРНА ЖЕЛЕЗНИЦА ЈЕ



ЗНАК МОДЕРНЕ СРБИЈЕ

Мало институција у Србији се може похвалити традицијом дугом 132 године као што је то железница, рекла је потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, обраћајући се бројним гостима у железничкој станици Београд 15. септембра, поводом Дана железничара и обележавања двоструког јубилеја – 45 година Омладинске радне акције Београд – Бар и четири деценије барске пруге.

– Железница је крвоток нашег развоја коју не чине само шине, већ и људи и није било лако ни пре 45 година када је 12.300 акцијаша из свих крајева Југославије почело да гради пругу Београд-Бар, није било лако гледати ни како железница пропада, а ни данас није ништа лакше када се железнице налазе у новој фази. Али, сада су ту пријатељи из Руске федерације, из Кине, Кувалта, као и Европска инвестициона банка и Европска банка за обнову и развој да нам помогну да модернизујемо српске пруге и изградимо брзу двокосечну пругу од Београда до Будимпеште, истакла је Михајловић.

Честитајући празник, министарка је поручила свим железничарима, без обзира ком друштву припадају,



Поводом рођендана железнице, изложба посвећена јубилејима барске пруге: највише званице обишле су изложбу "Пруга младости"

да Влада Србије неће одустати од железнице и да се нема више враћања уназад, већ ће се ићи само напред да би свима било боље. Она је додала да је за последње две и по године урађено много тога да би се вратило поверење у железницу.

– Као и пре 132 године, кад је у Србији пуштена прва пруга, тако и данас, кад смо на путу ка чланству у Европској унији, железница је била један од услова привредног развоја, модернизације и повезивања Србије са Европом и светом. Да бисмо дошли до тог циља, нашим пругама возови морају ићи од 120 до 200, а не 40 до 50 километара на час, а кључни правци – Ко-

ридор 10, барска пруга и пруга Београд-Будимпешта морају бити у потпуности реконструисани и модернизовани. У том послу смо сви заједно – синдикати и радници железнице, пословодства компанија и Влада Србије. Од железничара очекујем да буду марљиви и одговорни у свом послу, а Влада Србије ће се старати да се спроведу реформе у железничким предузећима, обнови инфраструктура и да се модернизује транспорт како би се повећали број путника, приходи и плате, а самим тим и вратио углед професији железничара – поручила је министарка Михајловић. Амбасадор Руске федерације

ПРУГА МЛАДОСТИ

Председник Организационог одбора манифестације „Пруга младости“ и председник Скупштине „Железница Србије“ ад Зоран Анђелковић навео је да се ова изложба, након Београда сели у Пријеполје, а да је програмом обележавања јубилеја планирано и путовање некадашњих акцијаша и учесника манифестације од Београда до Пријеполја и Бара, уз организоване културно-уметничке програме. Анђелковић се захвалио свим локалним самоуправама и привредним колективима дуж барске пруге у Србији и Црној Гори, као и железничким компанијама из Црне Горе које су подржале овај пројекат.

Манифестацију „Пруга младости“ организовале су четири железничке компаније „Железнице Србије“ ад, „Србија Воз“, Инфраструктура железнице Србије“ и Србија Карго“ у сарадњи са Удружењем учесника Омладинских радних акција и волонтера Србије, Удружењем учесника ОРА Београда и Феријалним савезом Србије.

Александар Чепурин је, честитајући празник железничарима, рекао да српске железнице доживљавају препород и да ће 400 километара пруга бити обновљено уз помоћ руских железница. Подсетио је да ће ускоро бити потписан споразум између ове две железнице који представља нову етапу, а то је отварање диспечерског центра за управљање возовима.

У име кинеских железничара честитке српским железничарима за њихов празник упутио је и амбасадор Кине Ли Манчанг нагласивши да желе-

зница заузима важно место у свакој земљи. Резултат сарадње српске и кинеске владе је изградња брзе пруге Београд-Будимпешта која ће, свакако, допринети бржем развоју и напретку српских железница, рекао је Манчанг.

Министарка Михајловић, амбасадори Чепурин и Ли Манчанг и бројни други гости посетили су и изложбу отворену поводом Дана железничара у салону железничке станице Београд под називом „Пруга младости“, која је била посвећена обележавању јубилеја – 45 година Омладинске радне акције „Београд – Бар“ и четири деценије барске пруге.



РОДНА РАВНОПРАВНОСТ НА СРПСКИМ ЖЕЛЕЗНИЦАМА

РАМЕ УЗ РАМЕ СА МУШКАРЦИМА

● Србија основала Координационо тело за родну равноправност на чијем је челу проф. др Зорана Михајловић



■ ЈЕЛЕНА НИКОЛИЋ ПРЕГЛЕДАЧ КОЛА

Посао прегледача возова 10 година обавља Јелена Николић у Секцији за ТКП Београд. Њено заминање захтева рад по сменама, а како каже велику подршку у обављању посла даје јој породица.

- Када бих могла да бирам шта бих радила, поново бих изабрала ово занимање иако је раније по правилу било намењено само мушкарцима. Стекла сам доста искуства, а колеге ми помажу када је то потребно, истиче Јелена.

■ ЈАСНА КУЈЕВИЋ ГЛАВНИ ДИСПЕЧАР КОМЕРЦИЈАЛНЕ ОПЕРАТИКЕ

Главни диспечар комерцијалне оператике у „Србија Каргу“, Јасна Кујевић на железници ради 24 године. Сматра да је родна равноправност у фирми доведена на један леп ниво, јер у време када је њен отац радио на железници ни једна колегиница није радила у извршним службама.

Председница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић залаже се за промену друштвене свести по питању родне равноправности, што доказује и својим личним примером.

Србија је у октобру 2014. године основала Координационо тело за родну равноправност на чијем је челу подпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић. Свакако је вредно помена да је Србија прва држава ван Европске уније која је у своју статисти-

ку унела индекс родне равноправности што за циљ има побољшање положаја жене.

Министарка Михајловић залаже се за промену свести по питању родне равноправности и сматра да је неравноправност најприсутнија у области запошљавања и новца, јер су жене мање запослене и мање новца примају за послове које раде. Њена порука женама је: „Немојте да пристајете на ништа мање до пуне равноправности жена и мушкараца“.

У некада јединственим „Железницама Србије“, а данас у четири компаније железничког сектора које се налазе под

надлежношћу Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, одавно већ на пословима који су некада били мушки сада раде жене.

Све саговорнице сагласне су у једном: веће присуство жена на железници, а посебно на руководећим пословима, омогућиће нови приступ реформама и целокупном пословању. Железнице сагледане из женског угла биле би модерније и пословније, - поручују наше саговорнице, а сигурно је да се са њима слажу и многобројне њихове колегинице које раде у четири компаније железничког сектора у Србији.

АИДА СТОЈКОВИЋ



■ ЈЕЛЕНА ЛАЗАРЕВИЋ ОТПРАВНИЦА ВОЗОВА

Јелена Лазаревић, отправница возова у станици Земун, већ 16 година ради у Секцији за саобраћајне послове Београд, Србија воз.

- Посао отправника возова је доста тежак, поготову за жену јер се ради у турнусу. Овај посао обављам с великом одговорношћу и љубављу. Сарадња са колегама је добра, поштујемо се, испомажемо и једни другима излазимо у сусрет, истиче Јелена.



■ СЛАВИЦА РАДОСАВЉЕВИЋ ШЕФ СТАНИЦЕ

У станици Пожаревац на радном месту шефа је Славица Радосављевић, која овај посао обавља шест година. Иначе на железници ради укупно 21 годину.

- У извршним службама у последње време има више жена, које успешно раде свој посао. Сматрам да су жене одговорне, прецизне и треба да их буде више на пословима који су до скоро обављали само мушкарци, закључује Славица.

■ ИВАНА МАРКОВИЋ КОНДУКТЕР

Ивана Марковић на пословима кондуктера ради пуних 11 година и каже да је веома задовољна и прихваћена од стране колега.

- Нас пет жена ради на овим пословима, а 70 колега нам када затреба увек изађе у сусрет. Посао кондуктера је напоран, али се никада нисам покајала што радим овај посао који је динамичан и занимљив, закључује Ивана, сада радник „Србија Воза“.

■ ЉИЉАНА ЗАРИЋ МАШИНОВОЂА

Већ 20 година посао машиновође обавља Љиљана Зарић, која ради у Секцији за вучу возова Београд у предузећу Србија Карго.

- Многи сматрају да је посао машиновође једноставан и лак, али у реалности је много другачије. То је заминање са максималном концентрацијом и сам улазак у локомотиву захтева да све проблеме које имамо оставимо иза себе. Са колегама сам одувек била у добрим односима и увек гледам да сам равноправна са њима, каже Љиљана.

ПОЧЕТАК



Борба жена за њихов бољи положај у друштву почела је крајем 19-тог, а интензивирана је почетком 20-тог века када је извојевана победа за политичку и правну равноправност жена. Средином 20-тог века установљен је термин родне равноправности, која подразумева свеобухватну равноправност међу половима, како на политичком, правном тако и на економском и социјалном плану. Од тада па све до данас та борба траје с мањим или већим успехом у зависности од степена друштвеног развоја.

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ИНТЕГРАЛНИ ТРАНСПОРТ

КОНТЕЈНЕРСКИМ ВОЗОВИМА 200 ХИЉАДА ТОНА КАМЕНА



Превоз реализован за потребе модернизације три јужне деонице на коридору 10 из руског кредита - Ефикасан и квалитетан превоз камена у „отен топ“ контејнерима - Сопственим средствима изградиле привремени терминал на новој локацији у Макишу

ЖИТ НА НОВОЈ ЛОКАЦИЈИ

Због изградње „Београда на води“ са првобитне локације у Савском амфитеатру ЖИТ се преселио на нову локацију у Макишу. У очекивању изградње новог контејнерског терминала, „Железнички интегрални транспорт“ је сопственим средствима изградио привремени терминал, чиме је омогућен наставак саобраћаја контејнерских возова из јадранских лука за Београд и обратно.

„Железнички интегрални транспорт“ својим контејнерским возовима превезао је у протеклом периоду око 200 хиљада тона камена за потребе модернизације три јужне деонице на Коридору 10, које се ремонтују из руског кредита. Средином децембра у железничкој станици Лесковац истоварене су последње контејнере, чиме је овај велики посао успешно приведен крају - изјавио је Момчило Тунић, директор „Железничког интегралног транспорта“.

Реч је о транспорту камена за



модернизацију три јужне деонице на Коридору 10 укупне дужине нешто више од 46 километара, и то: Винарци-Ђорђево (15 км), Врањска Бања - Ристовац (17,7 км) и Бујановац-Букаревац (13,7 км). Вредност радова на ове три деонице је око 26,4 милиона долара, а финансирање је обезбеђено из руског кредита.

Према Тунићевим речима, у овај посао су били укључени произвођачи разних врста каменних агрегата, као и железничке компаније „Србија

Карго“ и „Инфраструктура железница Србије“. Под врло сложеним условима због затвора пруге и саобраћаја возова у интервалима, ЖИТ је показао високу ефикасност превоза камена у „отен топ“ контејнерима, чиме се убрзавају истовар и обрт гарнитура, не оштећују железнички вагони и нема губитака при превозу и истовару.

На основу успешно и квалитетно обављених досадашњих послова, у „Железничком интегралном транспорту“ надају се наставку сарадње и новим пословима на пројектима модернизације железничке инфраструктуре у Србији и у наредној грађевинској сезони.

„Железнички интегрални транспорт“ Београд, као зависно друштво „Железница Србије“ ад, као својом основном делатношћу бави се превозом контејнера у међународном саобраћају из јадранских лука до њиховог терминала у станици Београд Ранжирна, као и развозом контејнера сопственим камионима до крајњих корисника.

ЗАШТИТНЕ РАДИОНИЦЕ

МАЉЕВИЋ НОВИ ДИРЕКТОР

Миладин Маљевић нови је директор Друштва за превенцију инвалидности и радно оспособљавање инвалида рада „Заштитне радионице“.

Одлуку о томе донела је Скупштина „Заштитне радионице“, а на предлог и иницијативу Одбора директора „Железница Србије“ ад, као оснивача овог зависног предузећа. Осим новог директора, „Заштитне радионице“ су ових дана добиле и нову Скупштину, такође на основу одлуке оснивача.

„Заштитне радионице“ била је, иначе, до краја године уз от-

премнину требало да напусти 136 радника.

Пословни опстанак, положај у железничком сектору и формални статус заштитних радионица, само су неки од приоритетних и изузетно тешких задатака, који у наредном периоду очекују ново руководство.

ЗАЈЕДНИЧКИ ПРОЈЕКАТ ЦИП-А И РУСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА МОДЕРАН ДИСПЕЧЕРСКИ ЦЕНТАР У МАКИШУ

У Макишу нови Јединствени диспечерски центар, који ће управљати српским пругама • За техничку документацију 950 хиљада долара, процењена вредност изградње око 20 милиона долара • Након идејног, главни пројекат у три фазе

Саобраћајни институт ЦИП и пројектантска кућа Руских железница „Институт Ниас“ потписали су 19. септембра у Влади Србије уговор за заједничко пројектовање Јединственог диспечерског центра у Макишу, који ће управљати српским пругама.

Уговор о пројектовању Јединственог диспечерског центра за управљање железничким саобраћајем у Србији потписали су генерални директор Саобраћајног института ЦИП Милутин Игњатовић и за-

меник генералног директора руског Института Ниас Андреј Павлоскиј.

Реализација пројекта Јединственог диспечерског центра омогућиће српским железницама у наредних годину и по, до две, да управља комплетним железничким саобраћајем на територији Републике Србије.



ЗАЈЕДНИЧКА САРАДЊА РУСКИХ И СРПСКИХ СТРУЧЊАКА: потписивање уговора за пројектовање Јединственог диспечерског центра у Србији

Нови диспечерски центар неопходан је како би смо имали модерне железнице, које ће бити повезане са регионом, јер стари диспечерски центар у Србији постоји већ више од тридесет година и технолошки је превазиђен.

Начини финансирања овог пројекта биће разматрани тек када буду познати сви детаљи. Израда техничке документације за овај пројекат коштаће 950 хиљада долара, а нови диспечерски центар у Београду биће изграђен, опремљен и оформљен уз помоћ Холдинга Руских железница, са процењеном вредношћу изградње од око 20 милиона долара.

Диспечерски центар је један од четири пројекта предвиђених Меморандумом о стратешком партнерству између РЖД и Инфраструктуре железнице Србије, а који је потпи-

ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА

950
ХИЉАДА ДОЛАРА

ИЗРАДА ТЕХНИЧКЕ
ДОКУМЕНТАЦИЈЕ

20
МИЛИОНА ДОЛАРА
ПРОЦЕЊЕНА ВРЕДНОСТ
ИЗГРАДЊЕ

сан 27. октобра 2015. у Москви. Након израде идејног пројекта диспечерског центра треба да се уради главни пројекат његовог развоја у три фазе: прва за БГ чвор, друга за Коридор 10 и трећа за осталу железничку мрежу у Србији.

ПОТПИСИВАЊЕ УГОВОРА

Потписивање уговора у Влади Србије присуствовали су потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, амбасадор Руске Федерације Александар Чепурин и први потпредседник Руских железница Александар Мишарин.

НА РЕПАЦИЈИ БАТОЧИНА - ЛАПОВО - СМЕДЕРЕВО

СТИГЛО СВИХ 27 РУСКИХ ДИЗЕЛ-МОТОРНИХ ВОЗОВА

Ових дана у Србију је стигао и последњи од укупно уговорених 27 нових дизел-моторних возова руске производње, набављених захваљујући руском кредиту за модернизацију српских железница. На тај начин овај део руског кредита реализован је скоро годину дана раније него што је то било планирано.

За 27 дизел-моторних гарнитура, које је произвела руска компанија „Метровагонмаш“ издвојено је 100 милиона долара средстава из руског кредита. Сви возови су стављени на располагање „Србија Возу“.

Реч је о возовима који са-

обраћају на неелектрифицираним пругама, у локалном и регионалном унутрашњем саобраћају. То су савремени климатизовани возови који имају 246 места, 120 за седење и 126 за стајање, а њихова брзина је 120 километара на сат. Гарни-



туре имају и места за бицикле, вакуум тоалете, као и места прилагодена особама са посебним потребама.

Нови дизел-моторни возови замењују у саобраћају потражале шинобусе, који су на пругама били више деценија. Због њиховог недовољног броја, застарелости и честих кварова било је немогуће одржати редовитост железничког саобраћаја на појединим неелектрифицираним пругама у Србији. Управо зато на свим правцима на којима су у саобраћај били уведени нови ДМВ серије 711 редовитост саобраћаја је на високом нивоу, а број путника у сталном порасту.

Х СЛЕТ МОЛОДЕЖИ ОАО „РЖД“

Српски железничари на X Годишњем омладинском слету „Руске железнице“

ЕЖЕГОДЊИ СЛЕТ МОЛОДЕЖИ



Млади стручњаци „Инфраструктура железнице Србије“ уз организациону подршку „РЖД Интернешнл“ учествовали су на X. Годишњем омладинском слету „Руске железнице“ који је одржан у Москви од 6. до 11. септембра ове године.

На слету је учествовало преко 500 младих сарадника руских железница, руководиоци холдинга и представници јавних организација. Осим тога, ове године је по шести пут организована међународна секција, у чијем су раду учествовале омладинске делегације 20 железничких компанија, администрација, компанија које производе железничку механизацију из различитих земаља, као и млади сарадници холдинга „Руске железнице“ - учесници билатералних програма размене са иностраним партнерима. Иностране колеге су том приликом предметно упознате са делатношћу холдинга „Руске железнице“, а уче-

Повећано учешће младих радника



Председник компаније „Руске железнице“ Олег Валентинович Белозјоров је учествовао на свечаном отварању скупа. Он је изјавио да је за 10 година повећано учешће младих радника у компанији, који износи 10%. Данас, Руске железнице запошљавају преко 210 хиљада људи млађих од 30 година и више од 330.000 млађих од 35 година.

сници су имали прилике и да се боље упознају са Москвом.

На програму манифестације били су и сусрети са председником „Руске железнице“, а уче-

Белозјоровом, представницима руководства, посете инфраструктурним објектима, тим билдинг активности, као и богат културни програм.

НОВИСАД

Саобраћај условљен инфраструктуром

Од недеље 11. децембра 2016. године почео је да важи нови ред вожње на пругама српских железница. У односу на прошли, овај ред вожње је у великој мери условљен стањем инфраструктуре односно условима који су прописани од стране „Инфраструктуре Железница Србије“.

Станица Нови Сад једна је од најфреквентнијих у Србији како по броју путника тако и по приходу. Током недеље изда се у просеку 4 до 5 хиљада карата, док за викенд тај број прелази 8 хиљада. Међутим, новим редом вожње на појединим правцима дошло је до укидања возова, док је на неким смањен број поласака.

Према речима Веселина Симовића, шефа Секције за превоз путника Нови Сад од новог реда вожње нема више директних поласака на релацији од Новог Сада до Сремске Митровице и Шида. Од шест поласака ка Богојеву сада их има пет. Проблем путницима представља и што од Новог Сада до Врбаса у периоду од 15.06х до 18.46 нема ни једног поласка. И даље нема возова на правцу ка Орловату и Зрењанину. Било је у плану да пругом до старог Бечеја поново крену путнички возови али због стања инфраструктуре то и даље није могуће.

ПАНЧЕВО ГЛАВНА СТАНИЦА

Уведени нови поласци

Од новог реда вожње повећан је број поласака из станице Панчево главна на правцима ка Београду, Зрењанину и Вршцу. Уведена је нова линија Панчево Војловица-Панчево Главна-Овча на којој током дана има девет поласака. За путнике који путују на овој релацији у станици Овча обезбеђен је наставак путовања ка Београду и Батајници градском железницом из система Бг-воз. На релацији од Вршца до Београд Дунав станице поред досадашња четири поласка уведен је и пети. Новина од новог реда вожње је да они иду као „убрзани“ возови јер немају бављења на станицама између Панчева и Београда што смањује време путовања за више од десет минута. На овој релацији се дневно превезе више од 1000 путника, а тренд повећања се наставља.

Новим редом вожње повећан је и број поласака на релацији од Зрењанина преко Панчева до Београд Дунав станице. Уместо два, од новог реда вожње саобраћаће пет пара возова дневно стим да ће пети пар саобраћати у вечерњим сатима само од Зрењанина до Панчева главне станице, где путници могу преседати на други воз који иде ка Београду. И на овој релацији је повећан број путника за око 30 посто, стим да би тај број био и много већи да је време путовања краће, што тренутно условљава постојеће стање пруге.

СУБОТИЦА

НОВИ РЕД ВОЖЊЕ БЕЗ ВЕЋИХ ПРОМЕНА



Нови ред вожње на пругама Северне Бачке остао је углавном исти као и претходни. Доласком нових електро и дизел моторних гарнитура створени су услови за додатне поласке на појединим правцима, нарочито ка Новом Саду. Међутим, и даље проблем представљају мале брзине возова што је условљено стањем пруга. Новина је да су у саобраћају уведена три пара директних возова који саобраћају од Сомбора преко Врбаса до Новог Сада. Број возова од Сомбора до Новог Сада преко Оџака је остао исти, а од Суботице до Сомбора путнике ће и даље превозити пет пари возова дневно. Од Суботице према Кикинди и даље ће саобраћати један пар, док ће на правцу ка Сенти дневно саобраћати четири пара возова.

У међународном саобраћају број возова са суботичке станице је остао исти када је у питању правац ка Будимпешти. У саобраћају су три пара возова, од којих је један пар за Беч. У летњој сезони саобраћаће и воз „Панонија“ ка Бару, који ће осим кола из Суботице и Новог Сада имати и директна кола из Прага и Будимпеште. Возова привремено неће бити на прузи ка Хоргошу и Кањижи због затворене пруге за Сегедин у Мађарској. Привремена обустава је условљена ради безбедности и могућих проблема који би створили мигранти којих и даље има у великом броју у зони пограничне станице у Хоргошу. Што се тиче правца од Суботице и Сомбора преко Богојева ка Ердуту у Хрватској радним данима саобраћају два пара возова, ујутро и по подне, од којих једну гарнитуру обезбеђују Хрватске железнице, а другу „Србија воз“. Жеља путника је да ови возови саобраћају и викендом и празницима, али за сада то неће бити могуће јер до даљег хрватска погранична станица Ердут неће бити поседнута саобраћајним особљем.

Ј.В.

Доласком нових електро и дизел моторних гарнитура створени су услови за додатне поласке

ОБЕЛЕЖЕН ЈУБИЛЕЈ ЦРНОГОРСКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА

ИСТОРИЈА ДУГА 115 ГОДИНА



У Галерији Дворца краља Николе у Бару, другог новембра 2016. на Дан железничара Црне Горе приређена је изложба фотографија „115 година железнице у Црној Гори“ аутора Јосипа Вебера, новинара Медија центра „Железница Србије“ ад.

Пред великим бројем железничара и Барана изложбу је отворио в.д. извршног директора Железничког превоза Црне Горе Војислав Андријашевић. Он је у пригодном говору истакао да је ова изложба на репрезентативни начин приказује развој железничког саобраћаја на тлу Црне Горе и да показује колико је она била значајна за привреду и друштво.

Организатор и аутор изложбе Јосип Вебер присутнима

ПОКРЕТНА ИЗЛОЖБА

Изложба се након Бара сели у остале веће градове Црне Горе, а следеће године ће бити представљена и у Требињу у Републици Српској и Љубљани у Словенији.

се обратио пригодним речима и том приликом је испричао како је у свом тридесетогодишњем истраживачком раду долазио до информација, докумената и фотографија о железници на тлу Црне Горе.

Изложбу су поред четири железничке компаније помогли и Културни центар у Бару и компанија „Железнице Србије“ ад. у чијем саставу је и Железнички музеј, који је за ову изложбу уступио неколико репринта фотографија и докумената.

ИЗ НАШЕ ФОТОАРХИВЕ

Парњача Ж 05 у ложионици

Са београдске железничке станице скоро девет деценија возове су вукле моћне парне локомотиве. Неке од њих, као што је била парњача серије Ж 05, најбрже су вукле возове на магистралним пругама од Ниша преко Београда до Загреба.

Локомотиве серије Ж 05 (ознака у Краљевини СХС била је 389) почеле су да се производе од 1930. године у Берлину у Немачкој. На пругама бивше Југославије било их је укупно 40, а радни век су завршиле 1971 године. Биле су веома економичне и могле су да развијају брзину и до 100 км на час. На фотографији коју је снимио Херберт Стемлер, љубитељ железнице из Немачке, 6. августа 1970. године приказана је локомотива Ж 05-007 у београдској ложионици за време дневног прегледа. Ј.В.



БЕОГРАД

Поклон ваучери за малишане



За тридесетак малишана пословодство „Железнице Србије“ ад обезбедило је новогодишње поклон ваучере. Деца запослених моћи ће да их користе у Деху, со радњама током целе године. На овај начин менаџмент је решио да обрадује децу за најрадоснији празник. Надамо се да ће клинци и клинцезе бити срећни и задовољни.

ДОБАР ПОГЛЕД

Неки кажу да је међу саобраћајним системима железница превозно средство које има највише заљубљеник одушевљеним возовима и пругама. Да са великом љубављу, заносом и посвећеношћу путују возовима, уживајући у крајолицима кроз које пролазе и проводећи друштво у пријатним разговорима са својим сапутницима. Чак и када су возови спори и касне, ни то им није препрека да уживају у задовољству путовања.

Други, пак, тврде да су ловци најпосвећенији свом хобију и ловачком заносу, који у време лова сваког викенда путују до ловишта широм Србије. Препешачени километри, киша, снег или сунчева врелина не могу их омести да пронађу задовољство на пољима, у шумама или планинским пределима, док уживају у својим ловачким задовољствима. А, врсни ловци кажу да се са ловачком страшћу мало шта може поредити. Потрага, ишчекивање, неизвесност лова и задовољство уловом подижу ловачки адреналин до неслућених граница. Кажу, ко то није осетио не може ни да разуме. Али, толико посвећеним занесењацима мора се веровати на реч. Наравно, то баш и не мора да важи за оне „ловачке приче“ које се попут најлепших успомена годинама причавају, али све то чини јединственост, непоновљивост и лепоту лова и ловаца.

На жалост, железница са огромним бројем својих заљубљеника и ловци са безграничном љубављу у свој хоби, до сада нису успели да нађу међусобне заједничке и додирне тачке. А, има их више него пуно.

Ловачке приче у возу

Јер, замислите, на пример, колико би се само ловачких прича могло причати током путовања возом, колико се догађа присетити, а колико смеха и расположења изазвати и код других путника (па их можда и заинтересовати за овај хоби). А, опет, замислите колико би железница могла на овај начин до-

бити нових путника и заљубљеника у путовање возовима.

„Србија Воз“, као нова железничка компанија за превоз путника, има посебне комерцијалне програме за путовање железницом за децу, за младе, за особе старије од 60 година, за студенте, феријалце, запослене, групе путника, па и за новинаре.

А за ловце не само да нема комерцијалних програма, већ ни дефинисаних транспортних понуда. У Србији их има регистровано око 80 хиљада, од чега половина само у Војводини и сигурно је да би за њих превоз возовима био више него повољан и интересантан.

То је посебно изражено када је реч о Војводини, где железничке пруге и возови повезују управо највећа и најзначајнија ловишта у овом делу земље.

Наиме, само у Војводини постоји око 150 ловишта, која се простиру на површини од преко 2,1 милиона хектара. Највише ловачких удружења у Војводини са својим ловиштима је у Бачкој, Банату и у Срему, а када се томе додају и ловишта обухваћена „Војводинашумама“, јасно је да је лов у овом делу Србије најинтензивнији, најинтересантнији, па и најбогатији.

Иако претежно равничарска, са малом пошумљеношћу и великим постотком обрадивог земљишта пружа готово идеалне услове за лов свих врста дивљачи, што Војводину сврстава у ред најпознатијих у Европи по ловиштима.

Железницом до војвођанских ловишта

А ако упоредимо мрежу железничких пруга у Војводини и мапу ловишта у овом делу



Србије, лако се може видети да возови могу стићи до сваког значајнијег ловишта на овом подручју.

Тако ако кренете возом из Београда ка Новом Саду и Суботици, новим „Штадлеровим“ електромоторним гарнитурима, или оним старијим, романтичним возовима са локомотивом и вагонима, можете стићи до „Калакача“ у Инђији, ловишта „Ковиљак-Врбас“ у Врбасу, „Паноније“ у Бачкој Тополи, или новосадске „Неопланте“. Из Суботице новим возовима можете на запад ка Сомбору и Апатину, како би железницом стигли до „Апатинског рита“ или „Крушковца“, али и на исток ка Сенти, Чоки и Новом Кнежевцу, како би сте стигли, на пример, до „Великог рита“ или „Великог Сигета“. А, најпре можете из Суботице стићи возом до „Капетанског рита“, крај Кањиге.

Из Новог Сада можете преко Бачке Паланке возом до „Лалинских ливада“ у Озацима, преко „Подунавље-Футог“ у Футогу, па све до „Плавне“ и „Ристоваче“ у Бачу. А, ако железницом наставите из Новог Сада ка Суботици, можете у Врбасу променити воз и кренути на запад и брзо стићи до „Великог бачког канала“ у Кули или на истоку до „Бечејског салаша“ у Бечеју.

Кренете ли возовима Коридором 10 ка Сремској Митровици и

Шиду, лако и брзо стићи ћете до „Каракуше“ код Руме, „Кућине“ код Шида, „Купника“ у Пећинцима или старопазовачког „Дунав – Срема“.

Из главног града велики број возова

саобраћа преко Панчева до железничких станица у Банату, до Вршца, Зрењанина или Кикинде. Иако су пруге неелектрифициране, у саобраћај је уведен већи број нових руских дизелмоторних возова, а статистике кажу да се и број путника са новим гарнитурима дуплирао. Зато, ако желите до новобечејске „Јаруге“, зрењанинског „Бегеја“ или кикиндског „Варошког рита“ или вршачком пругом до „Гелије“ у Банатском великом селу, алибунарског „Средњег Баната“ или „Вршачких планина“, онда је железница ловачки најбољи и најповољнији транспортни избор.

Атракција на српским пругама

А, сигурно је да би музејски воз „Романтика“ био препун када би као специјални „ловачки воз“ повезао ловце до оближњих војвођанских ловишта, попут панчевачког „Доњег Подунавља“, „Вршачких планина“, ковинске „Делиблатске пешчаре“ или шидске „Бостуске шуме“. Замислите само каква би то туристичко-ловачко-железничка атракција била на српским пругама. Носталгични дах прошлих времена и романтично сећање на железничку историју оличену у музејско-туристичкој композицији сигурно не само да би били више него атрактивни и интересантни за стотине ловаца на прузи ка војвођанским ловиштима, већ би свакако код њих пробудило додатне емоције и нову страст и ка лову, и ка возовима. Ловачки воз „Романтика“ њиховим ловачким причама дао би оригиналан и препознатљив садржај, који би за све њих представљао ново задовољство.

Многи од ловаца се још увек, барем из прича сећају да је „највећи ловац“ у старој Југославији био Тито. Кренути Титовим „Плавим возом“ до „Суботичке шуме“ или пешчаре, „Апатинског рита“, „Фрушке горе“, „Сенћанских салаша“, „Карађорђева“ или „Моровића“ сигурно може код ловаца пробудити мисао и непоновљиво

осећање – ко зна колико је пута он у лов ишао баш овим возом, са највишим домаћим политичарима и иностраним званицама тога доба. И све то опет ловачкој страсти, љубави и заносу сигурно ће дати једну нову железничку и историјску димензију, а ловачке приче биће препуне нових утисака још богатије и садржајније.

Посебном транспортном понудом која би била прилагођена потребама ловаца, нарочито у Војводини, железница не само да би направила искорак у свом тржишном пословању, већ би свакако дала и значајан допринос развоју ловног туризма у Србији. Можда би требало размотрити и могућност посебних комерцијалних повластица за чланове Ловачких удружења за путовање железницом, што би им свакако био додатни мотив да се на транспортном тржишту определе за возове.

Мрежа железничких пруга у Војводини, која омогућава да се возовима стигне до свих најзначајнијих ловишта у овом делу Србије, свакако потврђује оправданост једне овакве иницијативе.

Развој ловног туризма

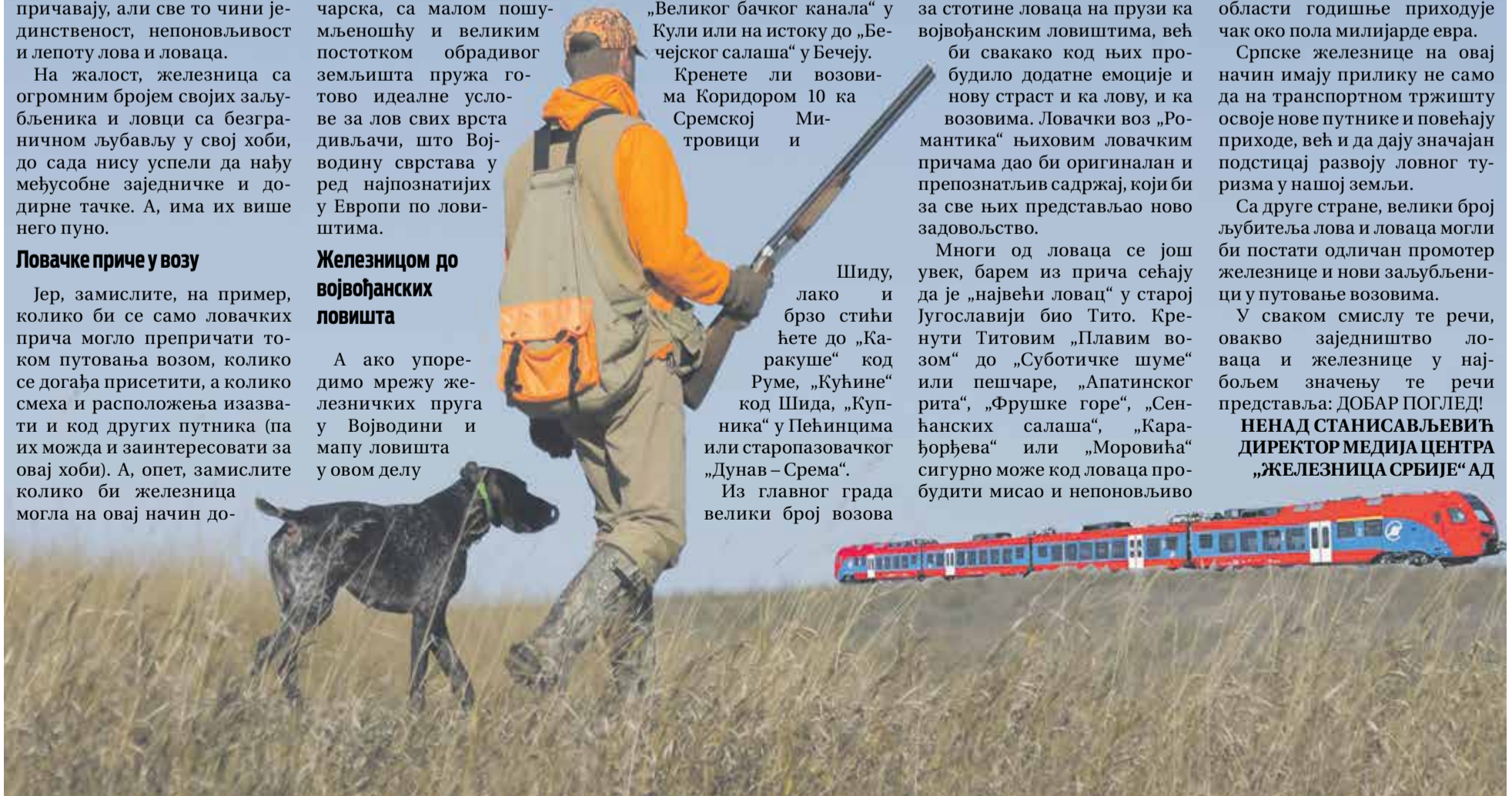
У овом тренутку, Србија од ловног туризма годишње зарађује око три милиона евра. Аустрија са сличним потенцијалима као и наша земља у овој области годишње приходује чак око пола милијарде евра.

Српске железнице на овај начин имају прилику не само да на транспортном тржишту освоје нове путнике и повећају приходе, већ и да дају значајан подстицај развоју ловног туризма у нашој земљи.

Са друге стране, велики број љубитеља лова и ловаца могли би постати одличан промотер железнице и нови заљубљеници у путовање возовима.

У сваком смислу те речи, овакво заједништво ловаца и железнице у најбољем значењу те речи представља: ДОБАР ПОГЛЕД!

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ
ДИРЕКТОР МЕДИЈА ЦЕНТРА
„ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ“ АД



ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА КРАЉЕВО

ГОДИНЕ ПРОЛАЗЕ,



Станична зграда 2008. год.

ПРОБЛЕМИ ОСТАЈУ



Станична зграда 2016. год.

Прошло је око девет година од почетка радова на реконструкцији станичне зграде у Краљеву, али ни до данас није завршена, нити се назире крај радова. Чак ни спољна фасада још није поправљена ни од земљотреса који је био пре шест година, па све пукотине стоје у малтеру, јер даље од тога се није ишло.

Посебан проблем је партерно уређење – станични плато због кога је отежан прилаз путника како станици тако и колосецима, а представља и претњу по безбедност саобраћаја. Неосветљен је део перона, односно надстрешнице која је намењена путницима, а има и таквих недостатака да је више монотono набрајати их. Проблем је што оволики застој у радовима утиче не само на безбедност у саобраћају, већ и на безбедност самих радника.

Још већу потешкоћу представља чињеница да се у Краљеву возови и даље „ручно“ уводе у станицу. То значи да скретни-

чар мора да оде до улазног сигнала, сачека воз и да му ручно да сигнал „напред“. И тако за сваки долазећи воз у сва четири правца на којима гравитира чвор Краљево. Да зло буде веће ни скретнице нису осветљене, што чини проблем још већим. Саобраћај никако не трпи, али се зато особље излаже великом напору и ризику како би све протекло безбедно и уредно. Отправник возова најпре изда одобрење за улазак воза у станицу, након чега надзорник скретница преноси скретничару који мора прво до скретнице да постави пут вожње на одређени колосек, а након тога одлази до улазног сигнала да би увео воз у станицу. За сваку ову радњу, скретничар мора да пређе најмање 400 метара, док је на блоку 1 то растојање и дупло за сваки воз појединачно. Пешачење је мањи проблем, али је одговорност велика. Уз то иде и врло оскудно осветљење целокупног станичног подручја.

ЈУЛИЈАНА МИНОВИЋ

Решење прелазака преко станичних колосека

–Конечно се ближи решење затворене пасареле и недозвољених прелазака преко станичних колосека, јер је на захтев Дирекције за планирање града Краљева долазила комисија са Грађевинског факултета у Београду како би испитали пробно оптерећење и стабилност пасареле код железничке станице. Она је више од две године била затворена за употребу, па нам је то представљао додатни проблем пошто су људи масовно прелазили преко станичних колосека иако је то забрањено – каже шеф станице Предраг Милуновић.



ОТПРАВНИК ВОЗОВА СТАНИЦЕ КРАЉЕВО

РАД УЗ ПОМОЋ

„ШТАПА И КАНАПА“



Драгомир Пупавац и Богољуб Тошковић

Пошто нису више могли да издрже услове рада у некадашњој „Ресторацији“ где су станични радници били смештени док се радило на реконструкцији станичне зграде, Секција за Инфраструктуру чвора Краљево издвојила је одређена средства и кренула у унутрашње уређење просторија. „Колико пара, толико и музике“ каже пословица, која је и те како применљива у овом случају.

Канцеларије су омалтерисане, окречене, набављен је нов намештај, али у канцеларији отправника возова проблем са инсталацијама је остао, па жице слободно висе низ зидове. Давно обећане СС поставнице за регулацију саобраћаја још увек нема, грејање је на малу ТА пећ и на први поглед ништа не подсећа на праву канцеларију отправника возова.

–Поред осталог, станица није прописно обележена, па путници не могу да знају где је путничка благајна, где је чекаоница, перони нису осветљени, немамо јавни станични тоалет, а нестала је и чесма која је красила станицу и која је ту била од памтивека, огорчени су отправници возова Драгомир Пупавац и Богољуб Тошковић.

Они указују и на проблем

Лоше стање краљевачке станице

„Станица није прописно обележена, па путници не могу да знају где је путничка благајна, где је чекаоница, перони нису осветљени...“

Драгомир Пупавац и Богољуб Тошковић

● Иако делимично сређена, на први поглед ништа не подсећа на праву канцеларију отправника возова



ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА КРАЉЕВО: У великим проблемима

станичног тоалета који дуже време стоји закључан. Иако је комплетно реконструисан пре скоро 10 година, нико не жели да преузме одговорност, нити власништво над њим, па стоји закључан. Путници се буне, протестују, чак пишу и у књигу жалби и утисака, али нико не реагује. С обзиром да је то једини јавни тоалет у Краљеву, требало би се договорити око власништва и отворити га за ширу употребу. Уосталом за то је и намењен.

Пупавац подсећа да се возови још увек уводе „ручно“ у

станицу, а да су им средства за комуникацију шаролика. Према Сталаћу саобраћај регулишу помоћу ПТТ веза, до Пожеге уз ТТ везе, као и до Ушћа, док даље до Рашке је нема. Према Лапову користе радио везу.

–То некако функционише и не утиче на безбедност саобраћаја само захваљујући нашој снажљивости и великом радном искуству, каже он и додаје да му највише смета што се у 50 одсто случајева не поштују правилници, него се ради према телеграмима и депешама. Сада се више поштују телеграми и депеше, а када се кажњавамо онда важе и примењују се правилници, па како се ко снађе, каже Пупавац. Ипак, надају се да ће кад-тад доћи бољи дани.

Ј. МИНОВИЋ

ЗАВОД ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ОБЕЛЕЖИО 130 ГОДИНА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЗДРАВСТВА У СРБИЈИ

прим. др Владо Батножић, директор Завода



НЕПРОЦЕЊИВ ЗНАЧАЈ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦУ

- Брига о 100 хиљада осигураника ● Велика улога у очувању безбедности железничког саобраћаја ● По квалитету и стручности у врху српског здравства
- Лане 56 хиљада предрадних прегледа железничара



највише железничара, чланова њихових породица и железничких пензионера, али је Завод отворен и за друге грађане Србије. Опредељени за модерно, менаџерско пословање, Завод данас настоји да на тржишним основама привуче што већи број корисника изван железничког система, - рекао је прим. др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника Железница Србије, на свечаној академији 26. октобра у пословној згради српских железница у Београду, поводом обележавања 130 година Завода и организованог железничког здравства у Србији.

Према његовим речима, Завод данас не би био то што јесте да није стручног медицинског особља, које 24 сата брине о пацијентима, а превасходни циљ у будућности биће запо-

шљавање младих лекара и медицинских сестара.

Држани секретар Министарства здравља проф. др Берислав Векић истакао је значајну улогу и место Завода, коју је препознало и руководство железнице, опредељујући се за развој ове железничке здравствене установе.

-Будућност Завода је едукација младих кадрова, а од државе се очекује улагање у нове технологије - истакао је Векић.

-Улога Завода за здравствену заштиту железничара је непроцењива са становишта безбедности железничког, али и целокупног саобраћаја, јер годишње обаве десетине хиљада предрадних и превентивних прегледа извршног железничког особља. Истовремено, с обзиром да своје услуге пружа и осталим осигураницима, Завод има изузетан значај и за здравствену заштиту осталих грађана у Србији. Због тога Завод у наредном периоду мора не само да одржи висок квалитет својих услуга, већ и да их уз пуну помоћ железнице и државе унапреди - истакао је Миодраг Поледица, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Мирослав Стојчић, генерални директор „Железница Србије“ ад, које су и оснивач

САВРЕМЕНИ И СТРУЧНИ

Завод данас спада у најмодерније и најстручније здравствене установе примарне здравствене заштите у Србији. Завод функционише у 16 градова широм Србије, а осим мреже амбуланти има и Домове здравља у Београду, Нишу и Новом Саду, који су опремљени најсавременијом медицинском опремом и апаратима. Међу 750 запослених, више од половине су са високом стручном спремом, од чега више од 200 лекара свих специјалности.

ове железничке здравствене установе, истакао је да се Завод по квалитету и стручности уврстио у сам врх српског здравства и да ће железничке компаније и у наредном периоду наставити да доприносе даљем развоју и унапређењу организованог железничког здравства у Србији.

Свечаној академији присуствовали су бројни гости из државних институција, здравства и железничког сектора,

као и пословни партнери и сарадници Завода.

На свечаној академији приказан је филм о тринаест деценија железничког здравства у Србији, у пословној згради српских железница постављена је изложба фотографија поводом значајног јубилеја, од којих се неке први пут приказују јавности, а Завод је издао и пригодну монографију. Свечаност је увеличао и КУД „Бранко Цветковић“.

ПЛАКЕТЕ

Поводом свечаности, за посебан допринос развоју Завода Плакете су додељене председнику Владе Републике Србије Александру Вучићу, потпредседници српске Владе и министарки грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорани Михајловић (у чије име је Плакету примио помоћник министра Зоран Илић), министар здравља др Златибор Лончар (у чије име је Плакету примио државни секретар др Берислав Векић), министар унутрашњих послова др Небојша Стефановић и министар за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Александар Вулин. Признања премијеру Вучићу, као и министрима Стефановићу и Вулину биће накнадно уручене.

ПРЕГЛЕДИ

Бринући деценијама о здрављу железничара, Завод је одговоран и за безбедно функционисање железничког саобраћаја у Србији. Поред низа превентивних здравствених прегледа, већ пуне три деценије у складу са Правилником о провери радне способности радника који непосредно обављају железнички саобраћај у Заводу се годишње обави и више десетина хиљада предрадних прегледа извршног особља, као врста специфичне провере здравствене способности пре, у току и после рада.

Тако је само у 2015. години обављено преко десет хиљада превентивних прегледа, којима је било обухваћено око шест и по хиљада железничара, као и око 56 хиљада предрадних прегледа извршног железничког особља.



Почасно председништво на свечаној академији



Бројни гости присуствовали су манифестацији-свечана академија

СВЕЧАНО ОБЕЧЕЖЕНА КРСНА СЛАВА ЗАВОДА

ПРОСЛАВЉЕНИ
СВЕТИ ВРАЧИ

Министар примио признање Завода

„Створићемо нове услове, боље лекове и лепше ординације

Александар Вулин, министар

Завод за здравствену заштиту радника „Железница Србије“ обележио је 14. новембра, крсну славу Свети Козма и Дамјан, у народу познатију као Свети Врачи. Домаћин славе био је директор прим. др Вlado Батножић, а међу бројним гостима били су министар рада, запошљавања, борацких и социјалних питања Александар Вулин, представници Либијске амбасаде у Београду, представници пословодства српских железничких компанија и јавних предузећа, као и бројни здравствени радници.

У години у којој слави 130 година свога постојања, Завод за здравствену заштиту радника Железнице Србије данас је једна од најсавременијих и најквалитетнијих медицинских установа у земљи. Завод данас не би био то што јесте да није стручног медицинског особља, које 24 сата брине о пацијентима, а превасходни циљ у будућности биће запошљавање младих

лекара и медицинских сестара. Завод је у претходном периоду остварио значајне резултате, а имајући у виду да је наш императив здравље пацијената, наставићемо са опремањем и набавком савремених апарата, како у центрима Завода у Београду, Нишу и Новом Саду, тако и у амбулантама Завода широм Србије. Свакодневно се у установама Завода лечи више од 4.000 железничара, а тај посао у 16 градова у Србији обавља 750 запослених, од којих 220 лека-

ра. Уверен сам да ћемо заједно и у овим тешким временима, одговорним радом и залагањем, све тешкоће превазићи - рекао је директор Завода прим. др Вlado Батножић.

Министар рада, запошљавања, борацких и социјалних питања Александар Вулин похвалио је велику улогу Завода и подсетио на значај који ова установа има у примарној здравственој заштити здравственог система Србије.

„Створићемо нове услове,

боље лекове, лепше ординације, али, ако изгубимо оно људско у себи, однос према човеку, ништа нисмо урадили, нити напредовали“, рекао је Вулин, захваљујући особљу Завода додајући да „то што радите говори са колико хуманости, напора, пажње свакога дана посвећујете онима којима је помоћ потребна“.

Вулин је истакао да држава значајно улаже у све области здравствене заштите и да се квалитет те заштите заиста побољшава чиме су све мање разлике између приватног и друштвеног сектора. „Наравно, наш циљ је не само да разлика нема, него да државни сектор буде још већи и успешнији, да једноставно више нема листе чекања, али о томе ће свакако много компетентније и чешће говорити и радити министар Златибор Лончар“, рекао је Вулин.

На пригодној церемонији подељене су плакете и захвалнице привредним субјектима и запосленима у Заводу који су у претходном периоду својим залагањем помогли у раду Завода.

Црквени обред сечења славског колача са молитвама за здравље запослених и оних који се лече у овој здравственој установи обављен је у просторијама Завода, уз пригодан уметнички програм и учешће хора Културно - уметничког друштва „Бранко Цветковић“.

СТРУЧНИ СКУП У ЗАВОДУ О СЛИП АПНЕА СИНДРОМУ

Значај за ризичне професије



Поводом обележавања јубилеја - 130 година железничког здравства у Србији, у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ 28. октобра одржан је стручни скуп на тему „Социомедицински значај слип апнеа синдрома на ризичне професије“.

Прим. др Вlado Батножић, директор Завода, поздрављајући учеснике скупа истакао је да дуга традиција обавезује запослене у Заводу, да се квалитет пружања здравствених услуга и даље одржава на највишем нивоу примењујући најсавременија медицинска достигнућа у пракси.

Стручни скуп радио је у три сесије у којима су модератори били проф. Иван Копитовић, прим. др сци мед. Славко Јанковић и доц. др Миодраг Вукчевић.

О „Социомедицинском значају слип апнеа синдрома на ризичне професије“ говорио је проф. Иван Копитовић, док је доц. др Миодраг Вукчевић објаснио „Зашто и како морамо лечити ОСАС“.

У оквиру друге сесије прим. др сци мед. Славко Јанковић, презентовао је рад на тему „Поремећај понашања у REM спавању и дегенеративне болести ЦНС“, а прим. др Зора Окиљевић говорила је о „Оцени здравствене способности оболелих од слип апнеа синдрома и управљање моторним возилом - дилеме и изазови“.

У ЗАВОДУ ОРГАНИЗОВАН НАЦИОНАЛНИ КУРС ПРВЕ КАТЕГОРИЈЕ

СТРУЧЊАЦИ О ДИЈАБЕТЕСУ

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, у оквиру обележавања 130 година железничког здравства у Србији, 27. октобра организован је Национални курс 1. категорије „Компликације дијабетес меллитуса“.

Курс је радио у две сесије. У првој сесии модератори су били проф. др Слободан Антић из Клиничког центра у Нишу и проф. др Лепша Жорић, са Медицинског факултета Приштина (седиште у Косовској Митровици), док је модератор друге сесије био проф. др Сло-

бодан Апостолоски.

У оквиру прве сесије говорило се о : „Улози примарне здравствене заштите у превенцији дијабетеса типа 2“ коју је изложила прим. др Десанка Вулетић, о „Терапији типа 2 дијабетес меллитуса - индивидуални приступ“, о коме је говорила прим. др Бранка Пејовић Ђурић, док је др Милош Јовановић презентовао тему „Лабораториско откривање хроничних компликација дијабетеса: микроалбуминурија“. Такође је било речи и о „Дијабетичној ретинопатији“, као и о „ОРЛ

обољењима и дијабетес-меллитуса- приказ случаја“, о којима су говорили мр сци мед. Милан Стојичић и прим. др Љубомир Игњатовић.

Теме друге сесије односиле су се на: „Улогу инсулинске резистенције у исхемијској болести мозга“ коју је изложио ас мр сци Милија Мијаиловић, о „Каротидној болести и дијабетесу меллитуса“ говорила је др сци мед. Гордана Ђурић, док је проф. др Слободан Апостолоски својим колегама презентовао тему „Компликације дијабетес меллитуса на периферном нервном систему



Јубилеј у Заводу обележен и стручним скуповима

и лечење“. Др сци Катарина Петровић говорила је о „Психичком профилу оболелих од дијабетеса“, а мр сци мед. Саша Лукић о „Процени радне способности оболелих са

дијабетесом“.

Након излагања тема курса, уследила су питања и дискусија. За учеснике курса је организована провера знања, решавање теста и оцењивање.

ЗАВОД СА ЗАПОСЛЕНИМА ОБЕЛЕЖИО ЈУБИЛЕЈ



Железница и завод заједно до нових јубилеја - Мирослав Стојчић

СТРУЧНОСТ НАЈВРЕДНИЈА

Поводом обележавања јубилеја Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ - 130 година железничког здравства, 25. октобра у великој сали пословне зграде у Немањиној 6, организована је Свечана академија, посвећена запосленима у овој железничкој здравственој установи.

Тим поводом најуспешнијим здравственим радницима Завода додељене су Захвалнице за дугогодишњи успешан рад у овој здравственој установи. Осим запослених Завода Свечаности су присуствовали председник Скупштине „Железнице Србије“ ад **Зоран Анђелковић** и генерални директор **Мирослав Стојчић**, као и генерални директори „Инфраструктуре“ **Душан Гарибовић**, „Србија Воза“ **Југослав Јовић** и „Србија Карга“ **Мирољуб Јевтић**.

Директор Завода примаријус др **Владо Батножић** подсетио је да 130 година здравства на железници не би успело без помоћи и подршке њеног оснивача - Железнице Србије. Завод је током 13 деценија постојања и рада дао велики допринос у ослободилачким ратовима, као и у мирnodопском периоду. Захваљујући преданом раду запослених Завод је данас постао значајан дијагностички здравствени центар у Србији.

- **Значај, престиж и квалитет Завода су главне одлике ове здравствене установе по којима је она позната не само међу железничарима, већ и међу свим становницима Србије, истакао је генерални директор**



Атракција - униформе железничког здравства из различитих историјских периода



Најзаслужнији за успехе - директор Батножић и руководство Завода

„Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић** честитајући запосленима овај значајни јубилеј. Он је запосленима у Заводу поручио да трају још дуго година заједно са железницом. У име запослених Завода, обратио се један од награђених др **Горан Поднар** захваливши се на признањима и честитајући својим колегама велики јубилеј. Он је нагласио да успешан рад Завода не би био могућ без ангажовања свих запосле-

них у овој здравственој установи. Током свечане академије, гости су имали прилику да погледају кратки промотивни филм о развоју Завода, а у холу испред Велике сале постављена је изложба фотографија које представљају историју железничког здравства у Србији. Свечаност обележавања овог јубилеја употпунио је и хор културно - уметничког друшва „Бранко Цветковић“.

САВРЕМЕНА ОПРЕМА

Завод данас спада у најмодерније и најстручније здравствене установе примарне здравствене заштите, које максимално квалитетно, одговорно и ефикасно спроводе мере примарне и секундарне превенције болести, као и општемедицинску заштиту железничара. Тако се у Заводу обављају прегледи из: медицине рада, радиологије, офталмологије, неурологије, психијатрије, оториноларингологије, хирургије, интерне медицине, гинекологије, медицине спорта, функционалне дијагностике, физикалне медицине, дерматологије, стоматологије и других грана медицине.

Завод је, поред осталог, опремљен савременим апаратима за рано откривање остеопорозе, ултразвучним апаратима за дијагностику обољења срца и ергометријском траком, апаратом за компјутеризовану периметрију за испитивање видног поља, за спирометрију и пулсну оксиметрију, затим најсавременијим уређајима из области биохемијске и хематолошке лабораторијске дијагностике, а од 2004. године ради и Центар за магнетну резонанцу, који захваљујући јединственом апарату у читавом региону са јачином магнетног поља од три тесле, омогућава брзу и сигурну дијагностику.

САРАДЊА ЗАВОДА И САВСКОГ ВЕНЦА Изложба фотографија у ОПШТИНИ



Изложбом фотографија „130 година железничког здравства у Србији“, која је 24. октобра отворена у свечаној сали општине Савски венац, започела је недеља обележавања тринаест деценија постојања Завода за здравствену заштиту радника „Железница Србије“.

„Пролазећи кроз различите фазе развоја током своје дуге историје, Завод за здравствену заштиту радника железнице постао је данас једна од најквалитетнијих и најсавременијих медицинских установа у земљи, на коју се могу ослонити не само запослени на железници већ и остали грађани Србије – истакао је директор Завода проф.др **Владо Батножић** на отварању изложбе.

Посетиоце изложбе је поздравио и председник Скупштине општине Савски венац **Немања Берић**, који је истакао значај овог великог јубилеја железничког здравства. На изложби је изложено око четрдесетак историјских фотографија на којима је приказан развој железничког здравства у Србији, а неке од њих потичу с краја 19. и почетка 20. века и до сада углавном нису биле јавно приказиване. Посетиоци су изложбу у Општини Савски венац могли да виде до 28. Октобра.

МЕДИЈА ЦЕНТАР „ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ“ ОРГАНИЗАЦИЈА ЈУБИЛЕЈА



Медија центар „Железница Србије“ ад био је задужен да за потребе Завода за здравствену заштиту радника Железница Србије реализује све организационе, промотивне и медијских активности на обележавању 130 година Завода и организованог железничког здравства у Србији. Стручни тим Медија центра и Завода успешно је реализовао низ активности на обележавању јубилеја железничког здравства, међу којима и две свечане академије, две изложбе, издавање монографије, снимање промотивног филма и већи број медијских активности.



Прва железничка амбуланта била је у згради Железничке станице Београд 1884.



САНИТЕТСКИ ВОЗ: Српска државна железница 1889.



Унутрашњост санитарског воза који се враћа са фронта, 1913.



Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије обележава 130 година организованог железничког здравства у нашој земљи, у време када српске железнице, уз пуну помоћ државе, успешно реализују процес модернизације, реформе и свеукупног напретка. У таквим условима, здравствена заштита железничара и чланова њихових породица добила је изузетно велики значај.

Пуних тринаест деценија упоредо са развојем железничког саобраћаја у Србији стварани су услови и за развој железничког здравства, да би Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије постао данас једна од најсавременијих и најквалитетнијих медицинских установа у земљи.

Прва пруга у Србији између Београда и Ниша свечано је отворена за редован железнички саобраћај 15. септембра 1884. године. Био је то

на било је установљено и место санитарског референта.

Настанком Српских државних железница, 1889. године, формиран је и Одсек за санитарску службу, на чијем је челу био др Ђорђе Петровић.

Истовремено се организују лекарске службе и здравствена заштита на прузи и то према распореду тадашњих секција, чија су седишта била у: Београду, Нишу, Ђуприји, Врању, Пироту и Смедереву.

Прве просторије Железничке амбуланте у Београду налазиле су се у згради Железничке станице у Београду, где је почетком последње деценије прошлог века почела организована железничка здравствена служба амбулантно-поликлиничког типа у Србији.

Здравствену заштиту у Србији међу првима, већ 1892. године, организују нишки железничари. У импровизованој бараци на железничкој станици почиње са радом Железничка амбуланта у Нишу. Основа-

пут приступило организовању специјалних војних јединица за евакуацију рањеника. Тај воз сачињавала су специјално конструисана запрежна кола која су постројена у колону, а у њима су се налазила по двоје носила за рањенике.

Србија у моменту избијања ратних сукоба 1912. године располаже са три санитарска воза, који су добили своје формацијске бројеве. Нишки лекар др Милан Петровић постављен је за командира "Санитарског воза број један". Током 1912. године њима је превезено са бојишта 110 хиљада рањеника и да сваки воз је прешао више од 40.000 километара, током њиховог евакуисања.

Године 1912. због мобилизације мушкараца за балканске ратове, дужност железничких лекара први пут обављају српске лекарке. Од њих су најпознатије две: др Божена Бартош Михајловић и др Јеле-

Рањеници, Битољ, 1916.



Први светски рат - Србија



Једно одељење Железничке болнице у Београду, 1963



РАЗВОЈ ОД САНИТЕТСКИХ ВОЗОВА ДО ВРХУНСКЕ УСТАНОВЕ

Железнички санитарски воз за време рата 1913-1914.



10. Запослени у Железничкој болници Дедиње, 1952.



почетак железнице на овим просторима, чиме је Србија добила важну улогу као велика саобраћајна раскрсница у овом делу Европе. На овај начин Србија је испунила обавезу преузету на Берлинском конгресу 1878. године, да ће изградити пругу од Саве до турске, односно бугарске границе.

Изградњом прве балканске железничке магистрале кроз Србију од Београда до Ниша оснивају се Српске железнице, које након подржављења 1889. године постају Српске државне железнице, на чијем се челу налазила Дирекција.

Упоредо са развојем железничког саобраћаја у Србији стварани су услови и за развој железничког здравства. Организовању железничке здравствене службе у Србији претходила је појава првих општинских железничких, а затим и здравствених прописа.

Први документ којим се регулише здравствена проблематика на железници ступио је на снагу 1. децембра 1886. године. Био је то "Правилник о каси за помоћ", који је допуњен 1889. године. У то време при Железничком одељењу Министарства грађевина-

ли су је сами железничари, који су улагали средства за осигурање, од чега су плаћани лекови и материјал. Први српски лекар који је радио у нишкој станици био је др Божидар Занифт, интерниста-пуковник.

Током 19. и почетком 20. века, допринос железнице у ослободилачким ратовима на овим просторима био је непроцењив, нарочито у евакуацији рањеника са бојишта и у пружању прве помоћи. Возови с том наменом – санитарски возови – који су саобраћали српским пругама све до 1915. године, били су најбоље уређени међу возовима свих земаља учесника рата.

Ратови за ослобођење које је Србија водила од 1876. до 1878. године захтевали су добро организовану војску, а самим тим и санитарет. За време Првог српско-турског рата војни лекар др Лазаревић предложио је начелнику српског санитарета да се организује стални воз са нарочитим санитарским колима, у којима ће радити стајаћа војска са нижим чиновима обучена за транспорт рањеника. Предлог је био прихваћен и тако сеу српском санитарету први

на Јовановић.

Велика улога железничких санитарских возова и пожртвованост њиховог особља најбоље је истакнута речима прослављеног војсковође војводе Радомира Путника: "Србија је у то време имала три армије, ја сам имао прилику и част да командујем и четвртом, а то је била наша железница".

Завод за здравствену заштиту радника "Железница Србије" протеклих деценија пратио је све друштвене промене и развој железнице, увек пружајући железничарима најквалитетнију, најстручнију и најбржу здравствену заштиту. Педестих година прошлог века имао је у свом саставу и Железничку болницу у Београду.

Од 1990. године оснивањем Завода за здравствену заштиту радника ЖТП "Београд" систем железничког здравства у Србији постаје јединствен, а данас Завод послује као зависно друштво "Железница Србије" ад, са имовином која је стопроцентно у државном власништву.



Српску војску је помагала здравствена служба из иностранства



Вагон за флуорографисање, 1952.

СУПЖ
Објављена монографија



Пензионисани железничари Србије успели су ове године да одштапају Монографију о удруживању железничких пензионера Србије. Тираж је био свега 100 примерака, али је значај много већи, јер је по први пут објављено овакво монографско издање.

- Прве генерације пензионисаних железничара у оквиру Српских државних железница појавиле су се између 1909. и 1914. године, али све до 1930. није било иницијатива за њихово удруживање. Тада су се стекли услови да оснивањем Обласног удружења југословенских националних железничара и бродара у које се укључују и пензионисани железничари Београда. Ово удружење престало је са радом почетком Другог светског рата, подсетио је председник Савеза удружења пензионисаних железничара Србије Радисав Главичић. Он наводи да су циљеви удруживања пензионисаних железничара врло значајни за рад и опстанак Удружења, који су у Монографији такстативно наведени. Читалац ове публикације може сазнати какав је био развој удруживања железничара у Србији после 1960. године. У Монографији је објављено око сто вредних и занимљивих фотографија о животу и раду пензионисаних железничара, добијених од Светозара Тозе Стаменковића, члана Удружења железничких пензионера града Београда, који у свом фонду има више од 3.000 фотографија, каже за „Пругу“ Главичић.

- У овом за будуће генерације значајном делу, приказано је како су се удружења железничких пензионера оснивала. Тако је Удружење железничких пензионера града Београда настало 27. јуна 1997. године, из Клуба железничких пензионера чвора Београд, основаног 1960. године. Удружење пензионисаних железничара Ниш почело је са радом 1. маја 1984, док је Подручно удружење пензионисаних железничара Суботица 5. септембра 1995, из Секције железничких пензионера Суботица (основане 1988.) и Удружења пензионера Србије – Клуб железничких пензионера Суботица (1993.). Подручно удружење пензионисаних железничара Нови Сад регистровано је 1991. године. Ово су, иначе, удружења из великих чворова, док су остала основана деvedесетих година прошлог века, истиче један од најагилнијих аутора Монографије железнички пензионер Светозар Стаменковић.

Б. Радојичић

ЗЛАТНА ГЕНЕРАЦИЈА ОТПРАВНИКА ВОЗОВА



● Прва генерација железничке техничке школе Земун - Београд (1962 - 1966) обележила 50 година од матуре



Поводом 50 година од завршене матуре, 11. јуна ове године, у Железничком школском центру у Београду организован је сусрет прве генерације отправника возова Железничке техничке школе. Том приликом уручена им је Монографија Прве генерације четворогодишњег школовања у ЖТШ Београд, штампана у 90 примерака. Монографија има 127 страна, на којима се налази 112 фотографија, једна графичка илустрација, скенирани Узорак писменог задатка за увођење посебног воза из 1966. године, Плакета са повељом Антанасију Танчићу за дугогодишњи допринос резултатима рада, пословања и развоја Југословенских железница из 1979, Сведочанство оспособљеног за водника кошарке Милану Стевићу из 1963, Диплома Милану Стевићу за освојено прво место у трчању на 100 метара. Поред тога, у Монографији прве генерације отправника возова (1962 -1966.) налази се и шест факсимила текстова о дружењу “златне генерације”.

Припадници прве генерације овог смера започели су школовање септембра 1962. године у Железничко саобраћајно техничкој школи у Земуну, да би наредне школске године прешли у новоизграђени школски центар у Здравка Челара 14 и ту остали до завршетка матуре јуна 1966. године.

-Са заиста добрим професорима и васпитачима Же-

лезничка школа је од нас направила озбиљне и стручне људе, тако да смо могли без проблема отићи на своја нова радна места. У току школовања постојале су разне секције, почев од музичке, литерарне спортске, што нам је омогућило да имамо хор, оркестар, радио станицу и разне спортске екипе. У првој години школовања као подлистак “Железничких новина” издата су и четири броја листа “Млади железничар”, у коме смо штампали наше литерарне радове. Уз то, сарађивали смо са многим средњим школама у Београду, са којима су често организоване игранке. За нас будуће отправнике возова одлазак у позориште, на музичке концерте и многе спортске догађаје била је обична појава. Посебно смо упамтили песничке вечери, на које су долазили Десанка Максимовић, Матија Бећковић, Драган Колунџија и Божидар Шуица. Те вечери биле су мелем за многе сетне и меланхоличне душе, присутио се Милорад Сантрач, алфа и омега прве генерације, приликом обраћања својим школским друговима на прослави јубилеја у амфитеатру Високе железничке школе.

Према његовом казивању, излазак у град за њих је био прави ритуал, јер су се позајмљивале фармерице и беле најлон кошуље од најбоље обучених другова. У сећању је остала и 1965. година када је остварен контакт са школом за образовање бугарских железничара – Полувиши железнички институт из Софије, која је била војног карактера.

-Након завршеног школовања и по добијању распореда за радна места, разишли смо се на све стране српских пруга. Генерацијски сусрети

почели су првим сусретом поводом 20 година од завршене матуре у Београду, за 30 у Врњачкој Бањи. Обележавање четири деценије од матуре организовали смо у Београду, где одржавамо све наредне прославе. Имали смо пријатеље из разних области живота, али они са којима смо одрасли у интернату остали су нам за сва времена, за које кажемо да су род, односно као браћа, рекао је Милорад Сантрач Мића, и добио спонтани аплауз од својих школских другова и присутних гостију.

Аутор Монографије Мирко Драгојловић посебно се осврнуо на улогу и значај железничара у балканским и Првом светском рату, када се показало да способан и стручан кадар може бити изузетан фактор војне моћи.

-Због знатног доприноса у ратним дејствима железница је с правом добила епитет “Пета српска армија”. После Првог светског рата и обнове земље, у Београду је 1922. године основана Државна саобраћајна железничка школа, која се налазила код данашње “Мостарске петље”. Прва генерација имала је четири одељења са укупно 120 љака. Разредне старешине и професори били су више од бојанства. Монографију чине приче и осврт на прохујала времена једне генерације која је веровала у бољитак и напредак железнице. Такође, осврнули смо се и на наше спортске активности, где смо постизали вредне резултате, казао је Драгојловић.

Слављеницима се обратио и честитао јубилеј и професор саобраћајне групе предмета Филип Сајић. За своју школску филмску, фото и драмску секцију, који везано раде за железницу, побринуо се сни-



матељ – фотограф Милош Поповић, ученик II-1 одељења, смер за отправника возова, а за документарни филм посвећен железници, побринуо се Владимир Јовановић, ученик II-6, смер електро техничка комуникација.

Радомир Куч Мићо, отправник возова у пензији из Служа у Црној Гори, каже да пола године живи уз сећања на сусрет са својом генерацијом, а пола године очекује следећи сусрет. Али Бислимај, пензионисани отправник возова из Љубљане, вели да је љубав према железници била духовна прекоупација и да је његова генерација знала за дружење, љубав, међусобно разумевање, где се није помињало национално, социјално или географско порекло. Каже да му није тешко да на сусрете долази, где год да се закажу.

Додељене су Плакете Драгојловићу за успешан рад на изради Монографије и Сантрачу, у знак захвалности за дугогодишњу активност на неговању и чувању искреног пријатељства припадника Прве генерације ЖТШ у Београду. Матуру је, иначе, завршило 84 ученика, до сада је преминуло 30, а јубиларном сусрету присуствовало је 39 бивших ученика и девет гостију. Договорено је да организатор следећег сусрета буде Слободан Калабић.

Б. РАДОЈИЧИЋ

ДУГОМЕТРАЖНИ ФИЛМ О ИЗГРАДЊИ ПРУГЕ ВАЉЕВО - ЛОЗНИЦА СТО ГОДИНА ИШЧЕКИВАЊА

У прилично испуњеној сали Центра за културу Ваљево 16. Децембар премијерно је приказан документарна о изградњи пруге Ваљево - Лозница, којим су хронолошки вешто екранизоване све градитељске недаће везане за овај пројекат у не тако давној прошлости Србије. Млада ауторка филма **Ивана Павловић** несумњиво је уложила огроман труд али и демонстрирала завидну креативност у продукцијском смислу што је за двадесет осмогодишњу новинарку без нарочитог редакцијског искуства у електронским медијима заиста велики подвиг.

Документарни филм „Сто година ишчекивања“ јесте не само вредно сведочанство о изградњи пруге Ваљево - Лозница већ и аутентичан синопсис о историји бивше Југославије и њеног народа. Ретроактивни преглед развоја железничке трасе на западу Србије, радови на самој прузи, догађаји који су их пратили, студије оправданости, очекивања мештана, мишљења челних људи који су одлучивали о изградњи, судбина инвестиције у оквиру руског кредита – само су неке од тема зналачки обрађене у поменутом видео запису. Прича о овој прузи почиње 1886. године када је фактички и покренута иници-

● Филм је мастер рад новинарке Иване Павловић на ФПН у Београду ● Документарни материјал снимљен на територији Републике Србије и Републике Српске

јатива за њену изградњу, да би потом била започињана четири пута али и сваки пут прекидана због ратних сукоба. Према речима наше младе колегинице којој је овај филмски деби уједно и мастер рад на ФПН у Београду, снимљене су укупно четири реконструкције догађаја у ентеријеру Музеја Ваљево, партерном простору Вишег суда у граду на Колубари те овдашњем архиву са глумачком екипом и статистима. Приликом интервјуисања двадесет и осам саговорника (историчара, новинара, економиста, бивших и садашњих политичких функционера, бројних мештана) коришћене су четири различите универзалне позадине као сценографија. Када се свему наведеном дода и ауторска музика, архивски материјал Архива Србије, Војног архива, Музеја железнице, Саобраћајног института ЦИП, Југословенске кинотеке, Центар филма, Филмских новости, Бете, РТС-а, односно новинских листова „Политика“, „Борба“ и „Напред“ јасно је зашто филм реално и није могао трајати краће од 64 минута!

О свом првенцу који са редитељског аспекта изгледа баш као да га је лично потписао неки средовечни аутор телевизијских репортажа, Ивана каже:

- Идеју сам заправо добила радећи синопсис за актуелни догађај на предмету „новинарске документарне форме у електронским медијима“. Тада се некако поклопило да тема изградње пруге Ваљево – Лозница у контексту руског кредита буде поново актуелизована. Будући да је део новца са ове деонице убрзо преусмерен на трасу Стара Пазова – Нови Сад, био је то фантастичан моменат за покретање овакве приче. Како је синопсис за филм добро оцењен, дефинитивно сам решила да то буде и мој завршни рад на факултету. Пошто сам пореклом из ових крајева, тачније из Осечине, кренули смо одмах на посао. Истраживање је трајало годину и по дана. Без мештана настањених уз замишљену трасу пруге чије су изјаве и запажања апсолутно оригинални, рекла бих, чак и невероватни, филм не би био толико добар као што

јесте, каже за наш лист Ивана Павловић и наглашава значај града Ваљево и општине Осечина који су уз бројне спонзоре и донаторе главни покровитељи филма.

Филм који је снимљен на територији Републике Србије и Републике Српске већ наредног дана (17. децембар) приказан је у Народној библиотеци Осечина, а протеклог викенда и у новоотвореном биоскопу у граду на Колубари.

**АЛЕКСАНДАР
РАНКОВИЋ**



БЕОГРАД

Нови пролазни колосек



Ради потребе редовитог одвијања теретног транзитног саобраћаја ка Банату изграђен је нови колосек у станици Београд. Нови колосек пуштен је у саобраћај током новембра, тако да је траса пруге која је ишла из станице Београд спољна поред Сајма са савске стране дефинитивно затворена.

Комплетан теретни саобраћај преобачен је на нову трасу која пролази станицу Београд, кроз ново градилиште „Београд на води“ и даље око Калемегдана, станице Београд доњи град и Дунав станице ка Панчеву. Теретни саобраћај ће се овом трасом одвијати све док се не буде изградила нова траса пруге ка Панчеву односно пруге која је планирана да се изгради преко моста на Дунаву код Винче. **Ј.В.**

Машиновођа, црномањаст, слабиан човек сјајао је испред мене. Иако насмејан, његово лице, руке њуне жуљева, исхабане цицелe, испрана сива, јакна нехајно пребачена преко савршено испеглане униформе, одавали су скромности и сву тежину, боље рећи, немањинску животију.

У вагону поред мене седео је дечак који ми је испричао да живи са деком, пасициром, у једном селу наомак Панчева, да је осћао без родитеља још као беба и да су му људи запласали на железници, с обзиром да сваког дана пушћује возом у школу, једини прави пријатељи. Стигавши до „пастирчећове“ станице, од миља уопште обих овај израз јер име дечака, на жалост, нисам знала, видела сам најдивнији приказ и сигурно га никада нећу заборавити. Човек који је тог дана ујављао нашим возом, пришао је мом саговорнику, помиловао га по коси, док му је, „као уз пушћу“ у руке сипавао полу масним новинским папиром умовану можда још млаку шћрудлу са маком. У

ШТРУДЛА



закрљени цej окрчалих панталона неиримейно му је убаццо нешћо новца, замолвиши га да му донесе литру јушарњег козијег млека, када се наредног дана буду видели. Приносци, шћолину, нежност, разумевање које сам тог дана видела не могу описати речима јер их је приштио најискренији и најчистији, гошћово нем однос двоје људи. Наставиши пушћовање схваћих да је машиновођа тог дана осћао

гладан јер је ручак покљонио, а новац намењен за вечеру, дао за млеко које му можда није ни било шћребно. Међушћим, он је све време звиждукао, певушио и весело шћоздрављао пушћнике на станицама. Осћаам шћид схваћајући да је заправо већина људи, у које и ја сјадам, оићњена соишћивеним шћиребама, жељама, инћересовањима, шћкосима, инашћом. Честћо смо, шћоред здравих очију, најжалост шћлеи.

Воз, сада већ изгубљен у даљини, на шћинама иза себе шћогдана испицао је шћоучну лекцију. Ово шћушћовање ми је шћоказало да су речи шћонекад сувишне, а да само један шћошћушћак или шћишћасак руке, шћишћује чшћав роман. Неко може имати много, а да заправо нема нишћта. Они који несечбично шћоделе шћоследњу корицу хлеба са неким, су бескрајно богати духом, шћријашћевшћивом и вером.

Те вечери железничку станицу напушћила сам зрелија, одлучнија, љуна воље да испшћрајем у неговању вредности које животију дају смисао.

(Аушћор шћекшћта и фшћошћографије је шћринаесћигодишња Нађа Чикара, која је у категорији „Фшћошћографија са шћекшћшћом“ у групи младих између 13 и 15 година, освојила Прву награду на конкурсy фшћошћографија РЖД Инћернешћл „Пушћовање железницом: шћушћеви, лица, хоризонти“. Текст и фшћошћографија настали су на основу истинишће шћриче о дечачу којег су одхраниле и однеговале београдске и панчевачке машиноводје)

32 ГОДИНЕ ПРОНАЛАЗАЧА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

ДОПРИНОС РАЗВОЈУ НАУКЕ



НАГРАЂЕНИ

Организација проналазача и аутора техничких унапређења железничара Србије“ поводом годишњице свог постојања Повељама је наградила „Железнице Србије“ ад (признање је примио генерални директор Мирослав Стојчић), Савез проналазача Србије и Савез проналазача Београда.

НАГРАДОМ „БЕЛИ АНЂЕО“ НАГРАЂЕНИ СУ:

Радмила Стојанов (Актив Нови Сад), Бојана Дашић (Београдски сајам), Марина Вукобратовић (Министарство просвете, науке и технолошког развоја), Драган Ђорђевић (Путеви инвест), Милан Мартић (Факултет организационих наука) и Бранка Тотић (Завод за интелектуалну својину)

СРЕБРНОМ МЕДАЉОМ „ДОБРИВОЈЕ БОЖИЋ“

за примену техничких унапређења на железници добили су: Вуковасљевић Томислав, Медић Ненад, Грујичић Радојица, Ђорђевић Томица, Ранко Вукобрат, Андрејић Синиша, Крстић Радован, Тодоровић Небојша и Митић Миодраг, као и Кампуш Љубица и Симић Слободан из Савеза проналазача Србије.

ЗЛАТНОМ МЕДАЉОМ „ДОБРИВОЈЕ БОЖИЋ“

за развој и примену проналаза и техничких унапређења на железници награђени су: Живић Зоран, Ћосић Славко, Петровић Зоран, Мрвић Зоран, Ковачевић Жељко, Стевановић Драган, Хинић Александар, Пинтер Карољ, Вељић Саша и Стојановић Берослав, као и Пешовић Предраг из Савеза проналазача Србије, Главашевић Анђелко из Савеза проналазача Војводине и Радивоје Митровић из Машинског факултета у Београду.

Признања награђенима уручио је Ненад Кеџман, председник Организације проналазача и аутора техничких унапређења железничара Србије и извршни директор „Железница Србије“ ад.

Железнице Србије“ ад максимално помажу сваки пројекат на железници како проналазачки, тако и поновно издавање часописа „Железнице“, који нас подсећа на све што смо ових година ставили у запећак кад је у питању наука и техника, рекао је генерални директор „Железница Србије“ ад Мирослав Стојчић на свечаној академији посвећеној обележавању 32 године проналазача железничара Србије и поновном покретању научно-стручног часописа „Железнице“, након више од деценије.

–Међу значајним јубилејима који су обележени ове године је и прослава 130 година Завода за здравствену заштиту железничких радника, а квалитет једног народа се управо види у томе колико је образован и здрав, додао је Стојчић. Он је истакао да

железница доприноси развоју науке, технике и образовања, јер је свима неопходан бољитак и напредак, а поготову јер све то остављамо у наслеђе својој деци.

Извршни директор „Железница Србије“ ад и председник Организације проналазача железничара Србије **Ненад Кеџман**, навео је да је превасходни циљ ове организације да се железници врати струка какву је некада имала.

–Ово је повод за обележавање 160 година од рођења Николе Тесле, 60 година проналазаштва у Србији и 32 године проналазача на железници, које је једно од највећих друштва проналазача у земљи, рекао је Кеџман и додао да су „Железнице Србије“ ад, након реструктурирања, преузеле да подрже проналазаче на железници. До сада је евидентирано 400 проналазака, а преко 60 их је у употреби, чиме је остварена уштеда за железницу у износу од око 20 милиона долара, истакао је Кеџман. Ова организација је установила награду за најбоље проналазаче „Добривоје Божић“ названа по великану проналазаштва.

У другом делу свечане академије главни уредник научно-стручног часописа „Железнице“ проф. др Милан Марковић је рекао да је часопис, након 11 година, покренула група ентузијаста која је сагледала значај њего-

Уштедели 20 милиона долара

Актив проналазача ЖТП „Београд“ основан је 1984. године, а од 1998. године мења назив у „Организација проналазача железничара Србије“. Током 32 године постојања, Организација је освојила велики број најзначајнијих награда и признања у овој области, а 2006. године проглашена је за „Најбољу организацију проналазача у Србији“. До сада је било 400 патентираних проналазака, од чега је 60 одсто у експлоатацији. Применом иновација железничара проналазача протеклих деценија српске железнице оствариле су уштеде од око 20 милиона долара.

вог поновног излажења. Марковић је подсетио на дугогодишњу традицију часописа који је основало Министарство саобраћај ФНРЈ под називом „Саобраћај“ и тако је излазио до 1949. године, када га преузело Министарство железнице ФНРЈ и наставио је да излази под називом „Железнице“ до 2005. када је изашао последњи двоброј 5-6.

Престанак излажења часописа имало је низ негативних последица јер су јавности железничкој и ван ње остала недоступна одређења техничко-технолошка решења, као и могућност преношења одређених стручних знања, казао је Марковић и додао да ће сада часопис постати медијски простор за публикување резултата научних истраживања.

Председник Друштва дипломираних саобраћајних инжењера, које је издавач часописа, Данко Трнинић је истакао да је поновно покретање часописа резултат сарадње овог Друштва и „Железница Србије“ ад и да је успео да оку-

пи железничке стручњаке из целог региона. Према речима Трнинића, часопис ће се финансирати из три извора а то је спонзорство, донације и рекламе и излазиће квартално. Представио је чланове Редакционог, Уређивачког одбора и чланове редакције часописа, а присутнима је презентовао и први број часописа „Железнице“ који је спреман за штампу и појавиће се у јануару 2017. године.

**ВЕСНА
ГОЈИЋ
ВУЧИЋЕВИЋ**



Поновно часопис - главни уредник проф. др Милан Марковић



Подршка проналазаштву на железници Ненад Кеџман

Ефикасно опремање шинских возила ETCS-ом на примеру Словачке

Roland Stadlbauer (Roland Štadlbauer)

У Европи је у току опремање шинских возила Европским системом контроле возова ETCS (European Train Control System). Све већи број предузећа за железнички саобраћај напредује у опремању својих возила ETCS-ом. Међутим, ово опремање за сада тече уз пуно оклевања, с једне стране због сталног мењања стандарда и основа ETCS-а, а с друге стране због перцепције да су трошкови ETCS-а велики. Стога се поставља питање, како настају ови велики трошкови и које се мере могу предузети против тога. Овај текст показује на примеру опремања возила ETCS-ом за словачку државну железницу (ŽSSK) како се може применити финансијски повољно и ефикасно решење.

1. УВОД

1.1. Полазна ситуација

Да би шински саобраћај био конкурентан, потребан је јединствен европски систем контроле возова. Ова неопходност тера железнице да своју инфраструктуру и возила опреми ETCS-ом. Истовремено, ова модернизација представља велику инвестицију, нарочито за предузећа за железнички саобраћај. Нарочито код локомотива ови трошкови модернизације могу порастати до великог процента укупних трошкова возила. Стога се ETCS често сматра веома скупим приликом набавке. Већ је на 40. Заседњу на тему шинског саобраћаја у Грацу 2011. године разрађено и приказано како настају трошкови опремања возила ETCS-ом и које су активности при том на првом месту одговорне за висину трошкова^[1]. Ова дистрибуција је, ради потпуности, делом приказана у првом поглављу. Поглавље баца светло на структуру трошкова набавке уређаја ETCS за возила и приказује главне факторе трошкова. Други део приказује на примеру словачког предузећа за железнички саобраћај ŽSSK, како је предузеће „Thales“, упркос претпостављеним великим трошковима, нашло повољно али високо ефикасно решење.

Ако се посматра локомотива, која је направљена за међународне саобраћај, наилази се на бројне, различите системе контроле возова. Наиме, за сваку земљу, за коју локомотива има дозволу, мора се обезбедити локални систем контроле возова. На слици 1 приказан је теоретски екстреман случај једне локомотиве, која је опремљена свим постојећим европским системима контроле возова, да би могла возити широм Европе.

У стварности возила имају дозволе за максимално три до четири земље истовремено. Због ефикасности би прелазење на систем контроле возова у одређеној земљи требало да буде увек аутоматско, током вожње, а не да се локомотива зауставља. Захтеви за таквим преласком морају се унапред дефинисати између различитих железница. Ако се наместо четири различита система контроле возова инсталира ETCS са локалним специфичним трансмисионим модулима (Specific Transmission Module – STM) онда је овај прелаз између различитих система аутоматски регулисан помоћу ETCS-а. Тачно је да је ово решење и даље скупо, али је далеко повољније од конвенционалне алтернативе. Посматрајући трошкове опремања ETCS-ом по возилу може се приметити да су једнократни трошкови локалног прилагођавања, локалних функција, пројектовања и дозволе веома велики. То код мањих пројеката знатно повећава релевантне трошкове ETCS-а. Стога би било препоручљиво да се избегне опремање малих серија и да се целе флоте оједном опреме ETCS-ом. Али није увек могуће избећи прилагођавање мањег броја комада, па се стога морају наћи друге могућности уштеде.

Осим тога, опремање возила ETCS-ом не може се генерализовати. Додатно опремање постојећих возила је много скупље од опремања нових. Код такозваног ретро фитинга, дакле додавања нових технологија у старије возило, инсталација хардвера је знатно компликованија од увођења елемената у нова возила. Једним делом нема места за компоненте ETCS-а у постојећим локомотивама, што често доводи до комплетне реорганизације возачког пулта. Постојећи дисплеји и елементи за руковање се при том морају тако поставити, да се добије још места за контролни панел (Driver Machine Interface DMI) који је део ETCS-а. Слично је са инсталацијом EVC-а (European Vital Computer) као и BTM-а (Balise Transmission Module) и његове антене. Следећи изазов је то, што место, створено за компоненте ETCS-а, мора испуњавати обавезне еколошке услове и критеријуме електромагнетске компатибилности (ЕМК). Насупрот томе, нова возила се већ конструишу са сопственим рачунарским орманима одн. са довољно места за компоненте ETCS-а.

Следећа релевантна тема је интеграција постојећих система контроле возова у ETCS. О томе ће бити речи у наредним поглављима.

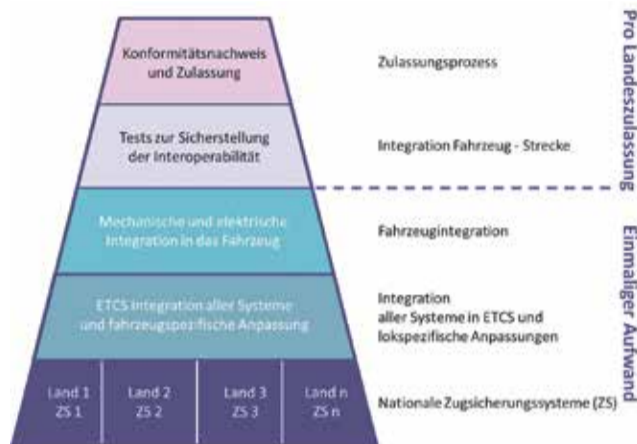
1.2. Расподела трошкова

На слици 2 приказана је расподела трошкова опремања возила ETCS-ом. Поред трошкова самог уређаја возила своју улогу има и транзиција до сваког локалног система контроле возова и његова дозвола.

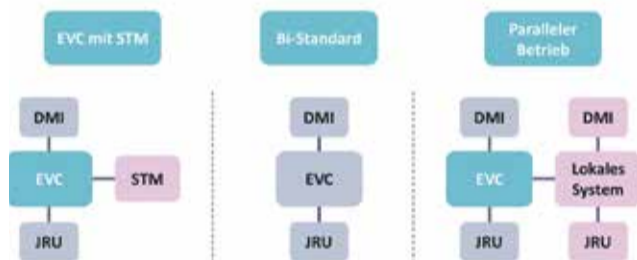
Уколико је возило предвиђено за саобраћај у више земаља, мора се опремити свим националним системима контроле возова, који су на трасама кретања. Железнички превозник на то нема никакав утицај. Надлежна предузећа железничке инфра-



Слика 1: Возачка кабина са свим европским системима контроле возова



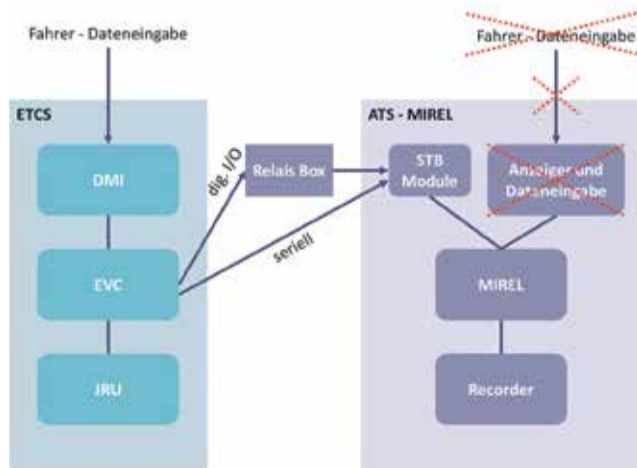
Слика 2: Расподела трошкова опремања возила ETCS-ом



Слика 3: Решења интеграције локалних система контроле возова у ETCS



Слика 4: Локомотива ŠKODA HDV 350 са „Thales“-овим уређајем ETCS



Слика 5: Шематска реализација интеграције MIREL-а у ETCS код локомотиве ŠKODA HDV 350

структуре (PŽI) својом стратегијом кретања индиректно одређују потребу за опремом.

Код локомотива, које прелазе границе, трошкови хардвера се не ограничавају на један уређај возила. Број потребних различитих система контроле возова и националних прилагођавања зависи при том од траса, којима воз треба да се креће.

Поред опремања хардвером мора се узети у обзир и транзиција између ETCS-а и локалних система контроле возова као и прилагођавање, које се разликује од возила до возила. Интеграција националних система у ETCS и аутоматски трансфер између појединачних система контроле возова, који произлази из тога, одговорност је предузећа, које опрема возила ETCS-ом. Са бројем система контроле возова, које треба интегрисати, расту и трошкови прилагођавања.

Након овог прилагођавања, као што је на пример подешавање параметара возила или развој додирних тачака са националним системима, следи механичка и електрична интеграција система контроле возова у само возило. Морају се дефинисати додирне тачке са возилом, као што су на пример додирне тачке кочења, тракције и одржавања, и мора се применити план хардвера и каблова.

Следећи корак у интеграцији је доказивање компатибилности између возила и траса. За то се морају урадити тестови ради обезбеђивања интероперабилности у погледу ETCS-а. Ови тестови могу се урадити како на реалној траси, тако и на пробним трасама или у лабораторији. Најскупљи су реални тестови, пре свега због неопходности затварања траса. Да би се смањили трошкови ових тестова, даје се предност тростепеном концепту тестирања:

- Многи сценарији могу се тестирати већ у лабораторији, што драстично смањује утрошак времена и финансијских средстава код тестова на лицу места.
- Да би се даље смањили трошкови скупих тестова на реалним трасама, могу се урадити динамички тестови на лицу места на пробним трасама, као што је на пример пробни прстен VUŽ-а код Велима у Чешкој Републици. На таквим пробним трасама су могући интензивни тестови без везивања за утврђена времена затварања траса.
- Најзад, коначни тестови на трасама се по правилу раде на стварно предвиђеним трасама. Ови тестови се морају извршити у свакој земљи, за коју возило треба да добије дозволу.
- Слично је и са процесом добијања дозволе, који се мора поновити у свакој земљи, у којој локомотива треба да вози. Најмање за једну земљу морају се прибавити докази и усаглашености и безбедности система контроле возова и возила. Ако су возила предвиђена за међународни железнички саобраћај, ови докази се морају прибавити у више земаља.

Расподела трошкова на једном пројекту зависи, као што је већ поменуто, од броја возила, која треба опремити, броја земаља, у којима се мора добити дозвола за возила, и броја различитих система контроле возова, као и од њихове интеграције. Затим, битну улогу игра и различитост типова возила, које треба опремити. Уколико су типови возила веома слични, могу се користити синергије. Али ако се типови међусобно битно разликују, мора се проћи цео процес добијања дозволе приликом сваког опремања возила.

Удео трошкова има различити ред величине зависно од врсте пројекта. Анализе Уније европске железничке индустрије УНИФЕ дале су следеће резултате:

- Код великог броја возила за опремање трошкови хардвера ETCS-а су веома одговорни за висину укупних трошкова опремања ETCS-ом (60-70 %). Претпоставља се да ће овај проценат даље расти. Нека тржишта имају нове и веће захтеве у погледу расположивости и поузданости уређаја ETCS-а у возилима – такозване МТБФ захтеве (МТБФ: Меан Тиме Бетвеен Фаилурес – средње време између грешака). Ови измењени услови доводе до неопходности делимично редувантног хардвера, као на пример редувантног контролног панела (DMI). Редувантне хардверске компоненте су приликом набавке скупље од конвенционалних елемената, тако да доводе до већих трошкова хардвера.
- Удео софтвера ETCS-а и трошкови прилагођавања, које се разликује од возила до возила, најчешће су са малим процентом (5-20 %) и нису одлучујући за укупне трошкове ETCS-а.
- Код опремања возила, која имају дозволу истовремено у више земаља, доминирају трошкови интеграције различитих систе-

ма контроле возова у ETCS и трошкови дозвола (60-90 %).
 • Нови аспект, који се још увек не може преточити у бројке, је безбедност рачунарске комуникације. До пре неколико година је комуникација радио-везом између радио блок центра (РБЦ) уређаја ETCS могла без размишљања да буде без надзора. Данас све већи број предузећа железничког саобраћаја покушава да заштити своје системе од хакерских напада из дигиталног света. Између осталог, полази се од терориста са системским знањем и покушава се да се ETCS заштити од неконтролисаних манипулација сајбер криминалаца. Нека железничка предузећа чак сматрају небезбедним интерне везе од тачке до тачке, које захтевају повезивање кабловима кроз воз, као што је на пример повезивање ЕВЦ-а са БТМ-ом или ЕВЦ-а са ДМИ-ом. Сад већ неопходне мере безбедности захтевају увођење додатних компоненти за енкрипцију. Пошто по овом питању нема јединствених захтева, већ свако железничко предузеће и свака држава имају своја сопствена правила, тешко је то преточити у бројке процентуални удео. Али он је тренутно једноцифрен.^[2]

1.3. Могућности смањења трошкова, који су релевантни за ETCS

Као што је већ поменуто, постоје три главна чиниоца трошкова код опремања возила ETCS-ом. С једне стране, улогу играју хардверске компоненте, с друге стране опсежни процеси добијања дозвола, а не треба заборавити ни интеграцију постојећих система контроле возова у ETCS.

Уштеде код хардвера се тешко могу генерализовати и у најбољем случају се могу остварити новим хардверским концептима системских добављача. Али вероватноћа, да се у будућности дође до мањих хардверских трошкова, пала је на минимум због тренда већ поменутих већих захтева у погледу MTBF-а због делимично неопходног двоструког хардвера. Ни код захтеваног процеса добијања дозвола не могу ни железничка предузећа ни испоручиоци доћи до релевантних уштеда.

Тако је најважнији фактор смањења трошкова што повољнија интеграција локалних система контроле возова оптимизованим током пројекта. Процеси добијања дозвола треба да буду знатно поједностављени, тако што ће се одвијати без потешкоћа.

У наредном поглављу приказане су неке могућности потенцијала уштеде на примеру опремања возила код словачке државне железнице.^[1]

2. Ефикасна интеграција националних система

Осим пар изузетак, до данас ниједно инфраструктурно предузеће није потпуно опремило своју железничку мрежу ETCS-ом. Националне железничке мреже користе делом ETCS, а делом још увек локалне, старије системе контроле возова. За предузећа железничког саобраћаја то значи да њихова возила морају бити компатибилна не само са ETCS-ом, него и са првобитним системима контроле возова. Да би се било који европски систем контроле возова могао интегрисати по могућству генерички, у уређају ETCS је као стандард дефинисан специфични трансмисиони модул (STM). Пошто овај генерички захтев са собом повлачи веома обимну спецификацију, то није увек финансијски најповољније решење за интеграцију веома једноставних система контроле возова. Спецификација STM-а је осим тога оријентисана искључиво на ETCS. То значи да старији системи контроле возова, који су делом већ дуго у употреби, не морају имати исте одређене тачке додира као ETCS. Стога се код испоручиоца ETCS-а на почетку сваког пројекта поставља питање, да ли је економичније применити структуру ETCS-STM или наћи решење, које је специфично за одређену земљу и систем.

Током једног пројекта у Словачкој је „Thales“ у ETCS интегрисао локални систем контроле возова MIREL. При том су пре примене интеграције посматране следеће важне тачке:

- Да ли је пожељна интеграција MIREL-а у ETCS? Ако јесте, да ли би се сигнали MIREL-а убудуће појављивали на ETCS-DMI и да ли би постојећи дисплеј MIREL био уклоњен. Слично је са алатом за учитавање података (JRU) у ETCS, који ће у будућности преузимати и меморисати податке MIREL-а.
- Да ли је пожељно истовремено постојање оба система (ETCS и MIREL) са аутоматским пребацивањем (динамичка транзиција)? У том случају би један систем код заказивања другог могао да функционише као резерва.

На слици 3 шематски су приказана различита решења уградњавања постојећих система контроле возова у ETCS.

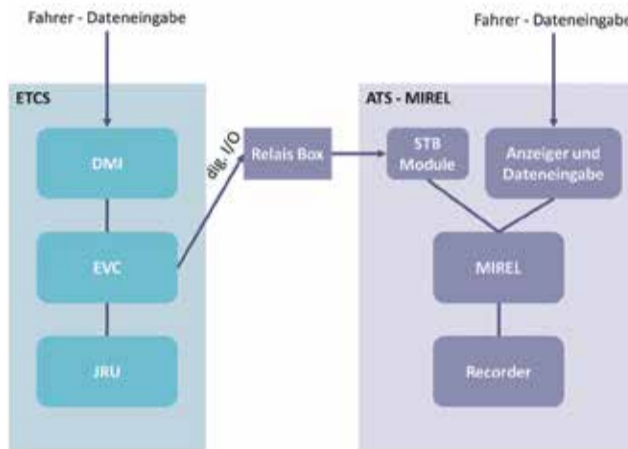
2.1. Укључивање MIREL-а у ETCS код типа локомотиве ŠKODA HDV 350

„Thales“ је 2009. године добио посао опремања девет локомотива типа ŠKODA HDV 350 (слика 4) ETCS-ом. Пошто је у Словачкој тек једна траса (Братислава – Жилина) опремљена ETCS-ом, локомотиве и даље возе великим делом уз подршку словачког система контроле возова MIREL. Сходно томе било је неопходно да се на возилима обезбеде обе функције – и ETCS-а и MIREL-а.

Да би се нашло оптимално решење, за почетак је ближе посматран постојећи систем MIREL, који је већ био инсталиран у локомотивама. MIREL подр-



Слика 6: Гарнитура возова ŠKODA 671 са „Thales“-овим уређајем ETCS



Слика 7: Шематска реализација интеграције MIREL-а и ETCS-а код гарнитура ŠKODA 671

жава следеће функције:

- STM LS (словачки и чешки систем контроле возова) за словачке и чешке коридоре,
- STM EVM за употребу у Мађарској,
- аутоматски безбедносни уређај (SIFA) за Словачку и
- SIFA за Мађарску.

Након анализе система MIREL је реализација према спецификацији ETCS-STM процењена као скупа и стога не баш економична. Зато је требало наћи друго решење по мери. Ово реализовано решење приказано је на слици 5.

Хардвер је модификован, да би се створило место за оба система. MIREL-ов показивач брзине је уклоњен из кабине возила због мањка места и реализован на ETCS-DMI. Уклоњен је и MIREL-ов дисплеј. Унос података за MIREL сада се шаље од ETCS-EVC-а до система MIREL.

Ови системи великим делом раде паралелно, при чему ETCS има функцију мастера, а MIREL функцију слејва. То значи да ETCS-EVC према потреби активира MIREL или га ставља у модус мировања, чим ETCS има потпуни надзор воза. Ако је возило под надзором ETCS-а, кодирана колосечна кола се код MIREL-а не евалуирају, тако да MIREL не добија информације са трасе. MIREL ипак, упркос модусу мировања, активно надзире функцију SIFA-е. Ако машиновођа не активира на време педалу SIFA-е, MIREL EVC-у шаље аларм за SIFA-у, на шта EVC реагује принудним кочењем.

Током фазе старта локомотиве активирају се оба система. На ETCS-DMI-у се затим захтева унос података о возачу и возу. Ове податке директно преузима EVC и шаље их и MIREL-у. Тако су оба система снабдевена довољном количином информација, да би могла преузети надзор над возом.

Сада се машиновођа пре покретања мора одлучити, који систем контроле возова треба да буде активан током вожње. За то

су му на располагању ETCS, Level STM LS и Level STM EVM. Ако се воз налази на траси, која је опремљена ETCS-ом, бира се надзор помоћу ETCS-а. Тиме EVC након добијања података о траси преузима потпуно обезбеђење воза. Ако се траса налази у Словачкој и није опремљена ETCS-ом, машиновођа бира Level STM LS и тиме MIREL преузима надзор воза. Ако воз саобраћа на траси у Мађарској, машиновођа пребацује на Level STM EVM.

Прелази између различитих система контроле, такзованих Level Transitions, се током вожње одвијају комплетно аутоматски. Преко бализа ETCS-а возу се најављује укључење или искључење из ETCS-а. Ако EVC добије информацију о искључењу, онда се, зависно од ознаке земље (очитано из бализа) аутоматски активира систем ATS-MIREL у дотичном моду (LS или EVM). Сам EVC прелази у STM мод, односно, код код примљене информације о укључењу, из STM мода у ETCS.

MIREL при том стално шаље све релевантне податке до ETCS-EVC-а, да би они били меморисани и у алату за учитавање података (JRU) ETCS-а. Тиме је омогућена поједностављена системска дијагноза по потреби.

2.2. Интеграција MIREL-а и ETCS-а код гарнитура возова ŠKODA 671

Следећи остварени пројекат предузећа „Thales“ у Словачкој било је опремање десет гарнитура возова ŠKODA 671 уређајима ETCS. Ова возила су, у поређењу са претходно описаним локомотивама ŠKODA HDV 350, предвиђена само за саобраћај у Словачкој и Чешкој Републици и била су опремљена MIREL-ом без мађарске функције EVM (слика 6).

И интеграција MIREL-а и ETCS-а се овде нешто разликује од решења за локомотиве ŠKODA HDV 350. Уместо делимично паралелног рада овде је реализована потпуна паралелна веза ETCS-а и MIREL-а (слика 7).

У овом пројекту су оба система потпуно уградњена у гарнитуру возова. И даље постоји карактеристични MIREL-ов дисплеј са сопственим уносом података о возу и возачу. И даље ETCS управља аутоматским пребацивањем између локалних система контроле возова. Предност овог решења је у томе што MIREL може бити резерва у случају заказивања уређаја ETCS.

На основу већ стеченог искуства на пројектима у Словачкој и беспрекорне сарадње између ŽSSK -а, предузећа „Thales“ и институција, које издају дозволе, овај пројекат је могао бити успешно окончан за мање од годину и по дана, што представља веома кратко трајање пројекта. За ово кратко време је конципирано и реализовано решење интеграције MIREL-а и ETCS-а, спроведен обиман поступак добијања дозвола према типовима и још девет возила је успешно променило опрему и било опет пуштено у рад. Треба још поменути да на време пројекта, а тиме и на трошкове пројекта, није битно утицао број возова, него време и трошкови тестирања и добијања дозвола.

На слици 8 су приказане све укључене тачке у процесу добијања дозвола код поменутог пројекта у Словачкој. Обавеза „Thales“-а, као руководиоца пројекта, била је координација свих неопходних тачака. Да се не би продужило време пројекта и да би ток пројекта био ефикасан, као и да би се остварило најбоље системско решење за све учеснике, од самог почетка су све стране биле укључене у пројекат и координисане. У дискусију није био укључен само крајњи корисник, него је предвиђено решење представљено такође на време вештацима, институцијама, које издају дозволе и министарствима, и прилагођено њиховим захтевима.

3. РЕЗИМЕ

Приликом интеграције уређаја ETCS настали трошкови се често погрешно схватају као трошкови, који су релевантни за ETCS. То брзо доводи до тога да уређаји ETCS делују веома скупо. Као што је приказано, трошкови, који су стварно релевантни за ETCS, као што су хардвер и развој, нису увек узрок већег дела укупних трошкова, већ чине нешто мање доминантан удео у трошковима. Највећи узроци трошкова су често интеграција локалних система контроле возова, повезивање правила руковања ETCS-ом са правилима постојећих система, као и комплексни процеси добијања дозвола, који се најчешће морају поновити у више земаља у оквиру једног пројекта. Ове тачке пре спадају у област пројектовања и реализације. Примери у Словачкој су показали да се ефикасним приступом пројекат може осмислити што економичније и да тако потенцијално постоји уштеда приликом интеграције локалних система контроле возова и ETCS-а.

Литература:

- [1] 40. Schienenverkehrstagung (40. Заседање на тему шинског саобраћаја); Септембар 2011; Graz: Dr. K.Mindel, DI O. Schreck: Wirtschaftliche Ausrüstung von Triebfahrzeugen mit ETCS, Јуни 2014 (Економично опремање вучних возила ETCS-ом)
 [2] Ing. Mag. Kispert, C.; Szönyi, A.: Thales CyberRail: Security in sicherheitskritischen Infrastrukturen (Безбедност код критичне инфраструктуре), SIGNAL+DRAHT, 2016, свеска 06

Аутор:

Дипл. инж. (стручна школа) Роланд Штадлбауер (Roland Stadlbauer)
 Продукт менаџер у предузећу Thales Austria GmbH
 Адреса: Handelskai 92, 1200 Wien, Austrija
 Мејл:roland.stadlbauer@thalesgroup.com



Слика 8: Инволвиране институције у процесу добијања дозвола у Словачкој

45 ГОДИНА ОМЛАДИНСКЕ РАДНЕ АКЦИЈЕ БЕОГРАД - БАР И БАР И ЧЕТИРИ ДЕЦЕНИЈЕ ПУШТАЊА У САОБРАЋАЈ БАРСКЕ ПРУГЕ

ПУТОВАЊЕ ПРУГОМ ЊИХОВЕ МЛАДОСТИ

● Бригадири и млади волонтери свечано обележили 45 година Омладинске радне акције Београд - Бар и четири деценије пуштања у саобраћај барске пруге

Удружење учесника Омладинских радних акција и волонтера Србије, Удружење учесника ОРА Београда и Феријални савез Србије, у сарадњи са све четири железничке компаније у Србији, низом активности у септембру су обележили два значајна јубилеја - 45 година Омладинске радне акције Београд - Бар и четири деценије барске пруге. Манифестација којом су обележена ова два велика градитељска јубилеја организована је под називом „Пруга младости“, а на челу Организационог одбора ове манифестације био је **Зоран Анђелковић**, председник Организационог одбора манифестације „Пруга младости“ и председник Скупштине „Железница Србије“ ад.

Бригадири који су учествовали у изградњи пруге Београд-Бар и група младих волонтера 23. септембра свечано су обележили 40 година од пуштања у саобраћај ове значајне деонице, као и 45 година Омладинске радне акције „Београд - Бар“, као тада највећег неимарског

Бројни садржаји

Изложба фотографија „Пруга младости“ најпре је организована у Београду, а затим и у Музеју у Пријеполу, где ју је отворио председника општине Драгољуб Зиндовић. У Лapidаријуму Музеја одржана је радионица за младе под називом „Значај добровољног омладинског радног ангажовања и волонтеризма“, а промовисана је и књига „То су наших руку дело“ аутора Слободана Ристановића, у којој сун а преко хиљаду страница представљене све радне акције у бившој СФРЈ.

У Београду је организован обилазак изложбе „Пруга младости“ већег броја ученика средњих стручних школа, за које су након тога железничари организовали и стручно предавање о карактеристикама и специфичностима пруге Београд - Бар.

подухвата у земљи. Више од стотину учесника и гостију упутило се тога дана барском пругом возом са Главне железничке станице у Београду.

Пре поласка на београдској железничкој станици присутнима се обратио Зоран Анђелковић, председник Организационог одбора манифестације „Пруга младости“. -**Срећа је видети поново на окупу некадашње бригадире који су део своје младости уградили у ову значајну железничку трасу**, истакао је Анђелковић.

Свечаном скупу градитеља присуствовали су и **Никола Никодијевић**, председника Скупштине Града Београда и **Миодраг Митровић**, председник Удружења учесника омладинских радних акција Београд. **Жељко Гверо**, један од организатора манифестације и председник Феријалног савеза Србије, оформио је бригаду учесника и означио полазак воза са Главне железничке станице у Београду ка Пријеполу.

-**Пруга Београд - Бар, иначе грађена је 23 године, а 29. маја 1976. године званично је пуштена у саобраћај. У изградњи пруге велики допринос дали су учесници ОРА Београд-Бар, као једне од најзначајнијих омладинских радних акција тог времена. ОРА "Београд-Бар" званично је почела са радом 11. јула 1971. године у Пријеполу и трајала је до 1975. године. Ангажовано је 12.000 омладинаца, сврстаних у 234 омладинске радне бригаде, које су биле сачињене од пионира, студената, радника и младих људи из земље и иностранства. Да је пруга посебна показује и њено сврставање у избор британског "Гардијана" у десет најспектакуларних светских пруга - објашњава Драгана Андрић, некадашњи бригадир и један од иницијатора и организатора манифестације "Пруга младости".**

Веселим бригадирима прво изненађење приређено је на станици Ваљево где су воз дочекали њихови некадашњи другови из бригаде и уручили им цвеће. На станици у Пожеги у воз су сачекали млади трубачи из оркестра "Браћа Илић", који су наставили у возу до Пријеполја. Путовање су наставили и акцијаши из Краљева.

Свечаним дочеком воза око



Бригадири, збор - обилазак насеља јабука



Свечано подсећање на јубилеје-учесници и организатори

15 часова у Пријеполу је почела централна манифестација обележавања два значајна јубилеја. Око 130 путника испед зграде Железничке станице у Пријеполу дочекали су преставници локалне самоуправе и већи број грађана. Ту су били и некадашњи акцијаши, пројектанти пруге, њени градитељи, као и један број младих људи, будућих акцијаша. Дочек је улепшан и програмом Културно уметничког друштва "Јубиша Миодраговић" из Пријеполја.

Госте је поздравила и пожелела добродошлицу **Стана Марковић**, председница Скупштине општине Пријеполје. Она је истакла да су у изградњи пруге Београд - Бар, грандиозног градитељског објекта тог времена, највећи допринос дали акцијаши добровољним радом, који је трајао пуних пет година.

-**Част је данас бити са људима који су својим несебичним радом градили једну од највећих саобраћајница бивше Југославије. Значајан број омладине Пријеполја учествовао је у изградњи "пруге младости", а бригадирско насеље на Јабуци прозвано је "насељем братства"** - истакла је Марковић.

Некадашњи заменик главног команданта бригадирског насеља на Јабуци **Велизар Поповић** је навео да је за учеснике радне акције Пријеполје је пре четрдесетак година било центар света.

-**Све лепо што је могло да се доживи, везивало се за овај крај, Јабуку и Пријеполје. Ор-**



Са бригадирима увек весело - у возу ка Бару

ганизација која окупља бивше учеснике омладинских радних акција има два циља: да се не заборави да је два милиона младих, са преко милијарду радних сати, учествовало у изградњи и обнови земље, а наш други циљ је да код младих људи пробудимо жељу да на свој начин дају допринос изградњи земље у овом времену. За све нас, била је привилегија учествовати у радним акцијама и сигурни смо да никад и нико не може довести у питање оно што смо деценијама градили и изградили, нагласио је Поповић.

Организована је и посета места где се налазило бригадирско насеље. Уз присуство младих извиђача из Пријеполја који су положили заклетву сви присутни су се упутили ка споменику "Бошко Буха", где је положено цвеће.

На свечаности у Дому културе у Бару организован је богат културно уметнички програм, уз наступ КУД "Јединство" из Бара. Приказан је и филм о изградњи пруге, а учеснике манифестације поздравио је потпредседник општине Бар **Дејан Раичевић**.

Д. МИЛОШЕВИЋ

Бригадирити у насељу јабука, крај споменика Бошку Бухи



ОРБ на градилишту пруге Београд-Бар



ОРБ Железничар на изградњи пруге Београд-Бар у Великој Жупи код Пријеполја, 1972. године



ЗАДРУЖНИ САВЕЗ СРБИЈЕ
 Скерлићева 24 / II
 11000 Београд
www.zssrbije.org



COOPERATIVE UNION OF SERBIA
 Skerliceva St. 24 / II
 11000 Belgrade
www.zssrbije.org

ЗАДРУЖНИ САВЕЗ СРБИЈЕ У ФУНКЦИЈИ РАЗВОЈА ЗАДРУГАРСТВА

Задружни савез Србије је стручно-пословна асоцијација првенствено земљорадничких задруга, а заступа и интересе других задруга које немају струковни савез.

Основан је далеке 1895. године.

Задружни савез Србије као самостална и стручна асоцијација задруга обавља следеће послове:

- Пружа стручну помоћ при оснивању задруга, започињању обављања делатности, као и решавању свих проблема у раду задруга.
- Заступа интересе задруга и задругара пред надлежним државним органима и организацијама.
- Учествоје у припреми законских и подзаконских аката, мера економске и аграрне политике.
- Одлучује о коришћењу преостале задружне својине по престанку рада задруге.
- Контролише спровођење задружних вредности и принципа.
- Организује такмичења и додељује признања најбољим задругама и задругарима за остварене резултате пословању и ширење идеје задружног организовања.
- Стара се о унапређењу међузадружне сарадње на свим нивоима.
- Организује континуирану едукацију пословодства задруга и задругара о технолошким иновацијама, стандардима, тржишним кретањима, приступу тржишту капитала, економској и аграрној политици земље, заједничкој аграрној политици Европске Уније, као и аграрним политикама земаља најзначајнијих партнера Србије у спољно-трговинској размени пољопривредно-прехрамбених производа.
- На услузи је свим задругама у решавању свих отворених питања са којима се сусрећу задруге и задругари.

Члан је Међународног задружног савеза и један је од његових првих од 11 оснивача.

У Србији је тренутно око 1.500 земљорадничких задруга, са преко 31.000 задругара и више од 100.000 коопераната.

Посебну пажњу Задружни савез Србије посвећује пословном повезивању задруга са привредним субјектима који се баве прометом репродукционих материјала, производњом финалних производа и прометом пољопривредно-прехрамбених производа.

Такође, Задружни савез Србије развија сарадњу задругара са транспортним компанијама, међу којима се посебно истиче железнички саобраћај.

ЗАДРУЖНИ САВЕЗ СРБИЈЕ

Тел/факс: +381 11 3821 002, +381 11 3821 047

ОТВОРЕНА ИЗЛОЖБА “ЖЕЛЕЗНИЦА ОЧИМА ДЕЦЕ 2016”

НАГРАЂЕНИ



НАЈУСПЕШНИЈИ РАДОВИ

Цртежи железнице кавку деца виде својим очима и осећања која унесу у своје радове, остају као нешто неизбрисиво, а уз подршку коју им ми пружамо, то доприности да слика о железници буде лепша у реалности, рекао је генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић** на отварању 33. изложбе „Железницама очима деце“, 15. децембра у Железничком музеју. Он је истакао да ова манифестација

живи већ 33 године захваљујући деци и њиховој машти коју она преносе на своје радове.

Управник Железничког музеја и председник жирија **Ненад Војичић** нагласио је да је жири имао незахвалан задатак да од близу 7500 приспелих ликовних радова одабере најбоље, али и 500, колико је изложено у галерији Железничког музеја. - Данас, са својим радовима учествују и деца

оних који су пре 33 године учествовали на првим изложбама „Железница очима деце“, рекао је Војичић и додао да „ако макар једно дете од свих учесника постане сликар или железничар, ова манифестација је успела“.

Отварању изложбе и додели награда у Железничком музеју присуствовали су и извршни директори „Железница Србије“ ад **Ненад Кеџман** и **Рајко Ковић**, као и многобројни гости.

На 33. Ликовном конкурсима „Железница очима деце 2016“ пристигло је укупно 7.230 радова деце из 415 основних школа и ли-

ИЗЛОЖБА
ОТВОРЕНА ДО:



ковних радионица и 128 предшколских установа, вртића и забавишта и шест специјалних основних школа. Стручни жири је у категорији школске деце доделио девет равноправних награда, док је у категорији деце предшколског узраста додељено шест равноправних награда за најбоље ликовне радове.

Након свечане доделе награда, дечји ансамбл КУД-а „Бранко Цветковић“ из Београда извео је свој уметнички програм.

В.Г.В.

Организатори

Организатори Ликовног конкурса “Железница очима деце 2016” су „Железнице Србије“ ад и Железнички музеј, који је у саставу ове железничке компаније.

7230
РАДОВА ДЕЦЕ ЈЕ
ПРИСТИГЛО НА
ОВОМ КОНКУРСУ

РЖД ИНТЕРНЕТШНЛ ОРГАНИЗОВАО МЕЂУНАРОДНИ КОНКУРС ФОТОГРАФИЈА ЗА МЛАДЕ

ПУТОВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦОМ: ПУТЕВИ, ЛИЦА, ХОРИЗОНТИ



Компанија Руских државних железница РЖД Интернешнл, у сарадњи са Међународним фондом јединства православних народа и православним дечијим часописом „Светосавско звонце“ организовала је Међународни дечији конкурс фотографија, под називом „Путовање железницом – путеви, лица, хоризонти“.

На конкурс је

пристигло 527 фотографија дечака и девојчица, који су објективом фотоапарата забележили неке од најлепших и незаборавних тренутака путовања железницом, железничаре, возове или све оно што је око младих уметника видело и забележило на свој начин. На тај начин млади су добили прилику да фотографијама испричају причу путовања, железнице и железничара.

На свечаности одржаној у Руском дому у Београду 16. децембра, „РЖД Интернешнл“ најбоље младе фотографе наградио је вредним наградама.

Жири којим је председава-

ла **Јана Балузина**, директор Одсека за односе са јавношћу РЖД Интернешнл, у три старосне групе одабрао је најбоље радове у категоријама фотографије, фотографије са текстом и фото-колажа.

Како су организатори конкурса истакли, осим награђених, на конкурс је било још изванредних фотографија, али нису могле да буду урштене у избор јер су приказивале непрописно понашање на прузи, па су тиме пружале и погрешну поруку.

Мансурбек Султанов, заменик генералног директора РЖД Интернешнл, поздрављајући

присутне истакао је да је ова компанија, осим што реализује руски кредит за модернизацију српских железница, друштвено изузетно ангажована у Србији. Осим уметничког конкурса за младе који организују већ трећу годину у нашој земљи, РЖД Интернешнл је ангажован и на обнови школа у оним деловим Србије где је у току и модернизација железнице.

У име железничког сектора у Србији госте је поздравлио директор „Инфраструктуре железнице Србије“, а ова компанија такође је наградила најуспешније младе фотографе.

Равноправне награде у категорији деце школског узраста додељене су:

Анђели Јовановић ученици 8/3, ОШ „Лазар Саватић“ у Земуну, Сташи Ђорђевић, из ОШ „13. октобар“ у Ђуприји, Лени Којадиновић, ученици 1/1, ОШ „Душан Јерковић“ у Ужицу, Милице Протић, ученици 6/2, ОШ „Свети Сава“ у Великој Плани, Миљи Живковић, ученици 6/1, ОШ „Први мај“ у Трупаљу. Награђени су такође и Милена Митровић, (12 год.), из Атељеа центра за таленте „Михајло Пупин“ у Панчеву, Исидора Вујасиновић, ученица 5. разреда, ОШ „Ђорђе Натопшевић“ у Новом Саду, Јована Крсмановић, ученица 7/4, ОШ „Мито Игумановић“ у Косјерићу и Ника Огњановић, ученица 1. разреда, Дечјег културног центра - атељеа за ликовну уметност у Београду

У категорији ликовних радова деце предшколског узраста награде су добили:

Матеја Буш (6 година), ПУ „Драгољуб Удицки“, Вртић „Колибри“ у Кикинди, Тијана Николић (5 година), ПУ „Дечји дани“, Вртић „Лептирић“ у Београду, Силвиа Тот (6 година), ПУ „Пава Сударски“, Вртић „Пинокио“ у Новом Милошеву, као и Лана Перић (6 година), ПУ „Лабуд Пејовић“ у Бечеју, Теодора Гаковић (6 година), УПВО „Полетарац“, Вртић „Коцкица“ у Руми и Матија Кнежевић (6 година) и Љубица Лачњевац (5 година), ПУ „Наша радост“ у Александровац.