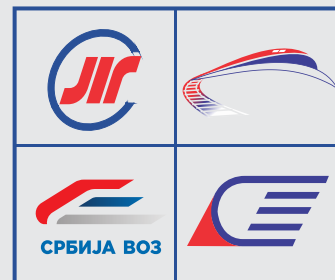
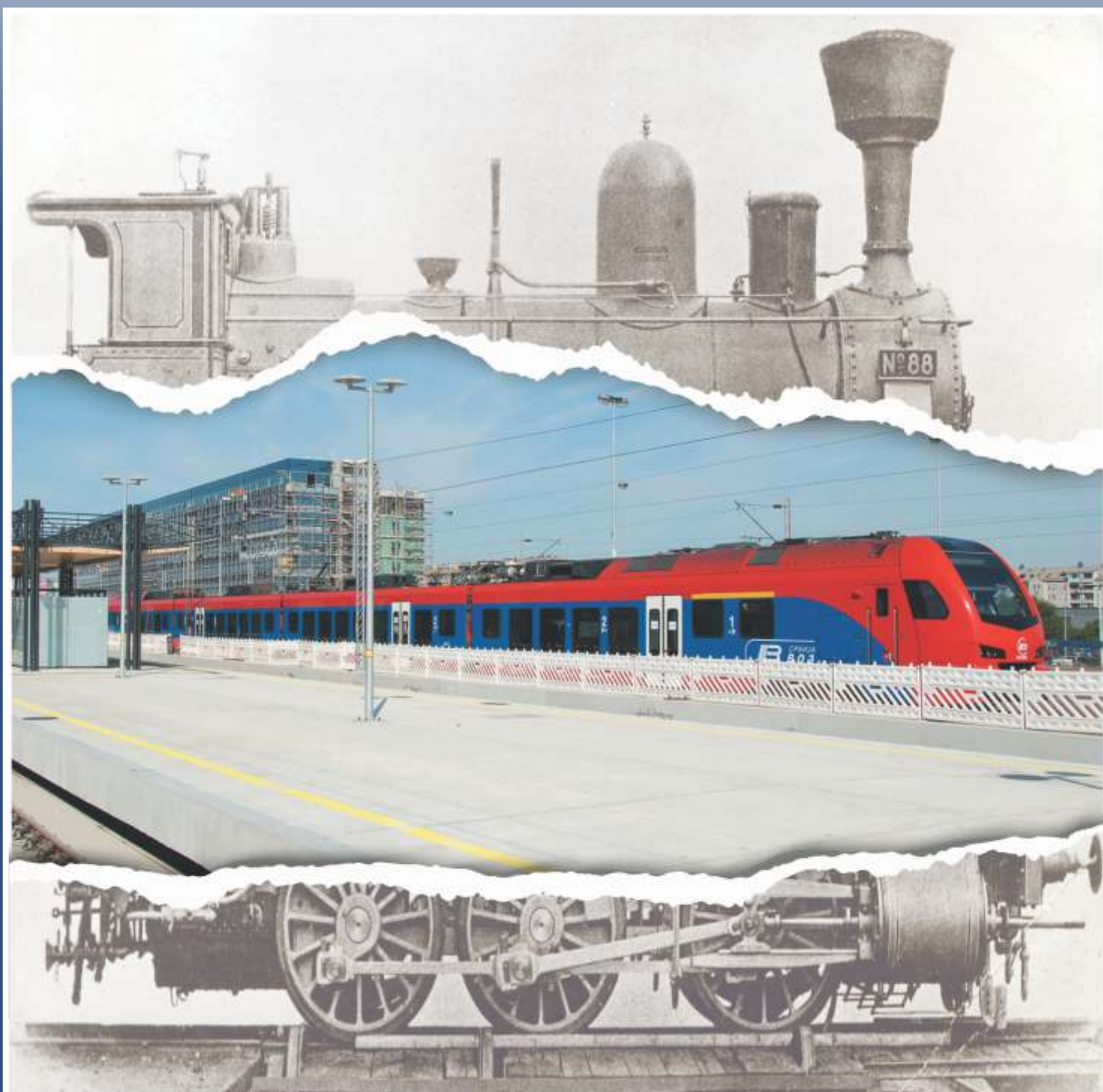


н р ж р а



Број: 1116

Октобар 2022. • Година LVII





У контиинуишеиу

Бојашо културно-историјско наслеђе железнице у Србији сведочи о њеном развоју, изградњи, говори о већем савладавању неиремосливих полиитичких и економских изазова како би се вредним традицијема омоућило да својим неимарским умећем иосиаве црве колосеке најмодернијем виду саобраћаја у шо време.

Према је црву цруу Краљевина Србија добила јошово са пола века закашињења у односу на друје земље у Европи, усисављањем железничких веза са суседним државама врло брзо је сисекла услове да иосиане железничко чворишће Балкана. Изградњом и развојем железница је иосиала један од главних иокрејача и окосница цривредној, индустријској, економској и друшћивеној развоја независне срјске државе и неодвојиви део њеној друшћива.

Сајледавајући шири социолошки, али и цривредни, економски контиекси, може се учиити да су се ујоредо са црвим плановима за изградњу, или још цре, развијале и осисале, „иомоћне“ делатности: школовали су се црви железничари, формирала здравсћивена служба – санишћиски одсек, у шо време иосиојало је и Саобраћајно одељење цри Минисћарсћиву, формирана Дирекција срјских државних железница. Чисћава айаритурa државних служби и инсћисћивуција „сисасавала“ је са црвом срјском црујом. Не чуди, онда, зашћио смо у годинама јубилеја, зашћио се ионосимо шћио нам железничко школсћиво обележава век иосиојања, здравсћиво сћио чирдесет јодина.

Јубилеји су црилика да се осврнемо на иосиинишће резултишће, иосешимо на иочейке и радимо на контиинуишеиу. Они обавезују, иосећају да смо део ојромној саобраћајној сисћива, са вишедеценијском шћрадицијом и да је дужносћи да ја чувамо али и унаирећујемо и цриликојавимо новонасћислим цриликама. А црилике су шћакве да смо од црве срјске црује сћиили до црве брзе црује срјских железница и да насћивљамо даље – у контиинуишеиу.

Б. Гордић
Директор Медија центра

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко урећење:
Марина Миловановић Кушић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан

Штампа
"BIROGRAF COMP" d.o.o. Београд



У овом броју:

4

Горан Весић, нови министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре:

Све што урадим ја биће дело и мог претходника



5

Министар Горан Весић посетио запослене у ЦИП-у

Искуство и знање које имате драгоцене су за земљу



6

Настанак и изградња железнице у Србији до Првог светског рата

На темељима прошлости градимо будућност



7

Век постојања Железничке техничке школе

Модерном едукацијом до регионалног центра железничког образовања



10

Струка на окупу

Двадесета међународна научно-стручна конференција о железници



13

Састанак са представницима регулаторног тела Северне Македоније

Усклађење функционисање транспортних тржишта



20

Октобар – месец борбе против рака дојке

Ништа није прече!



Горан Весић, нови министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре:

Све што урадим ја биће дело и мог претходника



Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у новом сазиву Владе Републике Србије преузео је 31. октобра дужности из овог ресора од свог претходника Томислава Момировића.

„Никада ниједна институција не почиње од човека који долази на њено чело. Ми сви овде од 2012. године спроводимо политику јаке Србије председника Републике Александра Вучића и свако од нас даје допринос тој политици. То је политика континуитета и мој тим и ја ставићемо да спроводимо политику која је у овом министарству била у претходном периоду. Као што је мој претходник Томислав Момировић рекао, ниједан инфраструктурни пројекат не може да се деси преко ноћи, потребне су године припрема и оно што ћу ја урадити, то ће бити заслуга и Томислава Момировића, као и његовог претходника. Исто тако, неко ко ће доћи после мене наставиће да



ради на пројектима које сам започео. Никада не може само једна особа да носи заслуге за све што је урађено, на било којој позицији да се та особа налази”, изјавио је **Весић**, изразивши још једном захвалност Томиславу Момировићу и целом његовом тиму.

Горан Весић именован је за министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре на седници Народне скупштине Републике Србије 26. октобра 2022. године. У складу са Протоколом о примопредаји дужности у органима државне управе, новом министру предат је извештај о досадашњем раду Министарства.

Б. Гордић

Пословни форум Србија–Шпанија

Шпанске компаније желе да учествују у развоју железничке инфраструктуре

У оквиру пословног форума Србија–Шпанија, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, састао се 3. новембра у Палати Србије са шпанском министарком индустрије, трговине и туризма Маријом Рејес Марото Иљер.

Након састанка министар Горан Весић истакао је да су Шпанци највише заинтересовани за учествовање у пројектима железничке инфраструктуре у Србији и то посебно за брзу пругу Београд–Ниш и пројекат Беовоза.

“Представницима шпанских компанија рекао сам да ћемо у наредном периоду купити 18 возова који се набављају средствима Европске банке за обнову и развој и позвао их да се јаве на тендер”, рекао је министар и додао да их је обавестио да ће Србија и наредних година, захваљујући политици председника Александра Вучића, све више улагати у инфраструктуру,



те је планирана изградња више од 560 километара пруга.

Пословни форум Србија–Шпанија окупио је око 150 домаћих привредника и 17 шпанских компанија које послују у секторима као што су: енергетика, обно-

вљиви извори енергије, железничка и саобраћајна инфраструктура, наменска индустрија, ваздухопловство, грађевинарство, ИТ и телекомуникације, ветерина, консултантске услуге и животна средина.

Б. Гордић

Министар Горан Весић посетио запослене у ЦИП-у

Искуство и знање које имате драгоцени су за земљу

Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре са својим сарадницима посетио је у среду, 9. новембра, запослене у Саобраћајном институту ЦИП.

“Ја верујем у ЦИП. У ваше знање, ваше искуство, вашу памет и посвећеност.

ЦИП је државна фирма, а Србија мора да има своје снажно пројектантско државно предузеће у којем ће људи бити добро плаћени и у којима ће запослени водити најважније државне пројекте. Управо то ће бити моја обавеза, да државне компаније буду задовољнији”, рекао је **Весић**.

Министар је нагласио да историја ЦИП-а сведочи о историји транспортног и привредног развоја Србије и поручио је запосленима у ЦИП-у да су они једно од кључних домаћих предузећа за даљи развој земље и поновио да је то управо разлог зашто су прва компанија из његовог ресора коју је лично посетио и обишао. Он је, такође, нагласио и да је развој свих видова транспорта а поготово железнице, управо везан за ово предузеће.

„Држава Србија има велике планове



за улагања у инфраструктуру”, рекао је министар и подсетио да је председник Вучић више пута рекао да ће акценат развоја убудуће бити на железници. „Европски је тренд да се до 2030. године дуплира број колосека, што је довело до тога да се све више улаже у пруге, а разлог томе јесте што је то еколошки и јефтинији начин превоза.

На крају свог обраћања запосленима ове највеће домаће пројектантске куће министар Горан Весић је рекао да ће се потрудити да убудуће имају више посла, а то значи да ће више посла њима донети

веће плате и да ће ЦИП опет бити снажна пројектантска компанија која може да води најважније пројекте.

“Дошао сам лично да вам кажем који су планови и намере министарства које водим везано за ваше предузеће. Да вам пренесем захвалност председника на пожртвованости и великом раду. Овде се налазе стручни људи и памет наше земље, не смемо да дозволимо да оду негде другде, наш задатак је да им обезбедимо да овде буду задовољни”, закључио је Весић.

Б. Гордић



Настанак и изградња железнице у Србији до Првог светског рата

На темељима прошлости градимо будућност

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Томислав Момировић свечано је у Железничком музеју, 13. октобра, отворио изложбу „Настанак и изградња железнице у Србији до Првог светског рата“, којом су „Железнице Србије“ ад учествовале у међународној манифестацији „Дани европске баштине 2022“.

„Велика ми је част да данас у оквиру манифестације „Дани европске баштине“ отворим ову феноменалну изложбу кустоскиње Иване Радојевић Бошковић. Не могу да се отмам утиску да су у то време људи, вођени великим мотивима, успели да технолошки искораче из тадашње балканске перспективе, да изграде железницу, да од Србије направе једну спону са централном и западном Европом“, рекао је министар отварајући изложбу у Железничком музеју.

„Невероватно је колико су проблеми које су тада људи имали слични проблемима које смо ми имали током изградње брзе пруге“, рекао је Момировић и нагласио да је она фантастичан железнички производ који данас спаја два највећа града у Републици Србији.

„Велика ми је част што сарађујем са запосленима у железничком сектору који, поред Војске Републике Србије, има највећу традицију у нашој земљи. Управо је то подстрек за нас да додатну енергију уложимо, да се додатно посветимо развоју железнице, јер железница је стуб, не само саобраћаја у нашој земљи већ и економије једне модерне државе“, на-



гласио је Момировић и додао да се нада да смо у претходним годинама успели да оправдамо поверење предака и стекли достојност тих људи који су животе, крв и сузе дали да би изградили прву пругу између Београда и Ниша, 1884. године.

„Велику енергију уложили смо да бисмо реконструисали нашу инфраструктуру, набили нове возове, као што сада дајемо све од себе да обезбедимо енергетску стабилност за нашу електропривреду, за наше грађане да имају ток ове зиме топле домовне, да наша индустрија има стабилно снабдевање енергентима“, нагласио

је Момировић.

Министар је искористио прилику да се захвали свима који воде железничка предузећа, као и свим радницима који су део железничког система за све резултате који су постигнути у претходном периоду. „Надам се да је ово почетак једног великог инвестиционог таласа који се неће зауставити док се не изгради пруга од Новог Сада до Суботице, затим брза пруга од Београда ка Нишу, док се не реконструише пруга између Београда и Бара, док се људи не врате у возове у оном обиму како је то било некада, до пре тридесетак година“, рекао је Момировић.

„Желим да сви буду уверени, а пре свега радници на железници, да се нећемо зауставити, да нам је основни циљ да вратимо достојанство железничког радника, да железничар поново буде понос у нашој држави. Изградићемо пруге, обезбедићемо бољи стандард за железничаре, вратићемо људе у возове и за све те резултате неопходна нам је подршка наших грађана“, закључио је министар.

Вршилац дужности генералног директора „Железнице Србије“ ад Горан Аџић поздравио је све присутне и истакао да „Железнице Србије“ ад учествују у манифестацији „Дани европске баштине“ од 2013. године, настојећи да железничко културно наслеђе учине видљивим и доступним већем броју посетилаца и на тај начин допринесу одрживом коришћењу наслеђа из богате железничке историје.



Аџић је истакао да је наша земља у последњих десет година у инфраструктурној ери и да наставља да гради и развија железничку мрежу и систем.

„Инфраструктура железнице Србије“ уз свесрдну помоћ Републике Србије и ресорног министарства обавља изузетно значајне послове везане за сам живот свих грађана наше земље. Предузеће „Србија Воз“ са новим возовима своје пословање подигло је на знатан ниво. „Србија Карго“ се у овим тешким временима поставио као лидер у робом транспорту у Србији, а посебно у превозу енергената у овом времену глобалне кризе.

„Железнице Србије“ ад, заједно са својим друштвима, а посебно са Саобраћајним институтом ЦИП, без којег не би било пројеката, и Заводом за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, покушава да на адекватан начин презентује комплетан железнички сектор, како у земљи, тако и у свету“, рекао је Аџић и најавио неке нове изложбено-излагачке пројекте који ће пратити активности железничког сектора у Србији.

Изложба „Настанак и изградња железнице у Србији до Првог светског рата“ посвећена је историји настанка железнице, њеном развоју од првих планова и идеја до коначне реализације 1884. године, и даље до почетка Првог светског рата“, рекла је ауторка изложбе Ивана Радојевић Бошковић и додала да су приказани догађаји од кључног значаја за развој железнице,

техничка достигнућа њених градитеља, фазе изградње, бројни предмети, фотографије железничког особља које је неуморно радило на њеној изградњи и казнијем развоју.“

Отварању изложбе у Железничком музеју присуствовали су представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, генерални директори железничких компанија, Дирекције за железнице, Саобраћајног института „ЦИП“, Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, затим директор и ђаци Железничке техничке школе, као и бројне колеге из железничког сектора.

Б. Гордић,
А. Стојковић



Век постојања Железничке техничке школе

Модерном едукацијом до регионалног центра железничког образовања



Железничка техничка школа обележила је крајем септембра стогодишњицу постојања. Овај значајни јубилеј прослављен је Свечаном академијом у Културном центру „Влада Дивљан“ и изложбом Железничког музеја „Железничко школство кроз време“.

У име домаћина присутнима се обратио директор Железничке техничке школе, **Златко Радосављевић**, који је том приликом истакао важност железничког образовања у Србији.

„Нека је свима срећан јубилеј – 100 година постојања школе. Овом приликом желим да се захвалим нашим партнерима и сарадницима који су били уз нас све ове године. Данас када обележавамо овај значајан јубилеј са великим задовољством могу да похвалим своје колеге, као и ученике који су својим радом допринели великим успесима наше установе. Надам се да ћемо и убудуће радити на усавршавању младог кадра који ће помоћи железничком сектору својим радом и умећем“, рекао је

Радосављевић.

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Томислав Момировић, истакао је важност школованих стручњака за потребе железнице у Србији.

„Србија данас мора бити поносна на јубилеј који обележавамо, а то је сто година постојања Железничке техничке школе која спада у ред најстаријих образовних установа у Србији“, казао је Момировић и том приликом нагласио значај железнице која уз српску војску има највећу традицију у нашој земљи.

Додељене награде ученицима за постигнуће резултате

На Свечаној академији уручене су награде ученицима који су постигли најбоље резултате на бројним такмичењима. Прво место из такмичења из знања саобраћајних процеса доделили су Живадиновић Јована и Мићковић Ђорђевић, ученици одељења IV-3. Такмичење из области транспортно-комерцијалних послова освојио је Вукашин Нешковић, ученик одељења IV-1. На литерарном конкурс „Писак локомотиве буди сећање“ награде су освојили: Оињен Васиљевић II-3, Милош Појовић I-5, Лука Барбулеску I-5.

„То је институција која је носила индустрију, која је носила саобраћај, то је нешто на чему почива ова држава. Уложили смо пуно енергије претходних година не би ли железницу поставили на место које јој припада, казао је министар Момировић.

Најављујући нове инфраструктурне пројекте који ће ускоро бити реализовани, Момировић се осврнуо и на бенефите тек изграђеног железничког (брзог) коридора између Београда и Новог Сада.

„Желимо да Србија буде центар железничког саобраћаја. То није важно само због железнице, то је важно због наше индустрије. Важно је то и због бржег саобраћаја свих наших грађана. Али ако заиста желимо све то да урадимо, ми морамо да омогућимо најсавременије железничко школовање. Морамо да доведемо најбоље ђаке у железничке школе, а затим и у наша железничка предузећа“, рекао је министар.



Поред модерне инфраструктуре, нових возова који ће у наредном периоду бити још видљивији на пругама Србије, ресорно министарство ће, по речима министра, уложити знатна средства и у едукацију кадра.

„За ову намену већ је обезбеђен кредит за најквалитетније и најновије симулаторе, што би Србију у блиској будућности могло позиционирати као центар железничког образовања. Поносан сам што данас имамо много више заинтересованих за рад у нашим железничким предузећима. То је одличан показатељ да железнички позив поново постаје атрактиван, да се људи поново окрећу железници“, истакао је Момировић.

Помоћник министра за средње образовање и образовање одраслих, Милош Благојевић, обратио се прису-

„Свима нама је циљ да ова Железничка техничка школа буде водећи центар за обуку железничког кадра не само у нашој земљи, већ у целом региону. За то имамо средства, али и велике планове и пројекте који ће се веома брзо реализовати. Улагањем у школовање неопходног кадра и железнички сектор ће напредовати уз младе обучене људе. Честитам овај значајан јубилеј свим професорима и ученицима“, рекао је Благојевић.

Свечаној академији поводом обележавања великог јубилеја Железничке техничке школе присуствовали су представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, као и њихове колеге из Министарства просвете, науке и технолошког развоја, представници железничких компанија, Дирекције за железнице, Општине Палилула, Школске управе Београд, руководиоци Завода за унапређење образовања и други гости.

А. Стојковић

тима у име министра просвете, Бранка Ружића.



Струка на окупу

Двадесета међународна научно-стручна конференција о железници

Под покровитељством Министарства просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије, на Машинском факултету у Нишу 13. и 14. октобра 2022. одржана је јубиларна, двадесета Међународна научно-стручна конференција о железници RAILCON '22. Некадашњи ЖЕЛКОН најстарија је железничка конференција у региону, која већ тридесет осам година окупла велики број научника и стручњака различитих профила, представнике компанија и институција из железничког сектора.

„Од свог оснивања 1984. године, овај стручни скуп континуирано подржава развој железнице са основним циљем да је учини што конкурентнијом и привлачнијом и да допринесе повећању удела овог вида транспорта у превозу путника и робе. Када су у питању заштита животне средине, енергетска ефикасност и безбедност, железница има светлу будућност“, рекао је **директор Транспортне заједнице Западног Балкана, Матеј Закоњшек**, на отварању Конференције.

„Сви смо свесни предности које железнички саобраћај има у погледу заштите животне средине, скраћивања времена путовања, безбедности и конкурентне цене превоза. Управо су то јаки аргументи који постављају железницу као сектор високог приоритета. Европска унија никада није више улагала у железничку инфраструктуру, развој железничких система и реформу железнице и ово је пра-



Др Живота Ђорђевић, "Железнице Србије" ад (други здесна)

ви тренутак за подршку модернизацији железничког сектора у региону, рекао је Закоњшек.

„Верујем да ћемо железницу поново вратити на колосек, позиционирајући је на ниво са ког може да се такмичи са друмским

саобраћајем – а то је једини начин да повећамо удео железнице у укупном сектору транспорта“ рекао је Закоњшек и додао да без обзира на све побројане предности железнице као еколошког и безбедног превозног средства, само 7% путника

Дирекција за железнице на конференцији

Дирекција за железнице учествовала је на Међународној научно-стручној конференцији о железници RAILCON '22. радом који се бави железничким тржиштем и представљањем резултата истраживања истраживања развоја тржишта у Србији од његове либерализације 2016. године (Остварење тржишта железничких услуга у Републици Србији), као и радом на тему утицаја друштвено-економских и економских услова на развој железнице у Србији (Утицај друштвено-економских околности на изградњу железничких пруга од вазалске кнежевине до савремене Србије). Представници Дирекције учествовали су, такође, у радовима на тему будућих трендова у образовању железничких инжењера, као и на тему конкуренције, односно увођења шенгенске процедуре у пословак доделе уговора о јавном превозу путника.



Представници Транспортне заједнице, Дирекције за железнице и други учесници

користи воз као средство превоза, и 11% робе транспортује се возом у Европској унији. По његовим речима, ситуација је много гора на Западном Балкану, где је инфраструктура далеко од жељеног нивоа. Просечна брзина је 50% мања од пројектоване брзине (на пример: пут Београд – Скопље траје десет и по сати, а требало би да траје 5 сати).

„Зато је важно да заједнички дамо максимум како бисмо довели железнички сектор на такав ниво да може да уђе на железничко тржиште ЕУ“, рекао је Закоњшек.

На овогодишњој конференцији представљено је око 60 радова од преко 140 аутора из 58 организација и 16 земаља, који су по секцијама обрађивали теме:

- примена савремених технологија у железничком транспорту;
- енергетска ефикасност железничког саобраћаја;
- моделирање, прорачун и експериментална испитивања железничких возила;
- примена савремених дијагностичких система у одржавању возила и инфраструктуре;
- анализа квалитета путничког и теретног железничког саобраћаја у региону;
- развој система за аутономна железничка возила;
- либерализација европског железничког тржишта и могућности унапређења транспорта на коридорима у региону;
- значај људских ресурса за унапређење железничког транспорта и др.

На Пленарној секцији излагања су имали:

- Дејан Ласица (Transport Community Permanent Secretariat), који је презентовао услове инфраструктуре и усклађеност са ТЕН-Т стандардом мреже пруга на Западном Балкану;
- Проф. др Szabolcs Fischer, са мађарског Сеџенји Иштван Универзитета у Ђеру, који је презентовао могућности примене рекуперације енергије код савремених железничких вучних возила;
- Проф. др Милош Симоновић, који је говорио о резултатима пројекта ATUVIS – аутономног робота за преглед подвожја железничких возила;
- Проф. др Душан Стаменковић, који је представио монографију „Двадесет конференција ЖЕЛКОН“, издату поводом јубилеја;
- Gianvittorio Tavola, project officer – European Union Agency for Railways (ERA) из Француске, који је говорио о улози Агенције ЕРА Европске уније у развоју железнице.



Прва конференција организована њоводом сјооодишњице железнице у Србији

Први скуп стручњака и научника који се баве железничким возилима одржан је 2. и 3. октобра 1984. године у Нишу њод називом „Савешовање о железничком машинству“, у организацији Машинског факултета у Нишу и Машинске индустрије „Ниш“, а њоводом сјоо година њосјојања железнице у Србији и сјоо година рада Машинске индустрије „Ниш“. Иницијатор овог скупа и њредседник организационог одбора био је сјоојадин сјоојичић, њрофесор Машинског факултета у Нишу.

У оквиру Конференције, по традицији, одржана је и секција Млади и будућност железнице, у оквиру које су дипломи са Машинског факултета из Београда, са Саобраћајног факултета из Београда и Машинског факултета из Ниша презентовали своје дипломске и мастер радове.

Конференција је била и место где су представљена најновија техничка достигнућа на железници и њихова примена. Тако је у холу Машинског факултета био изложен железнички робот који је развио тим научника у Србији на челу са професором Александром Милтеновићем са Машинског факултета Универзитета у Нишу. Аутономни робот за визуелни преглед доњих делова воза (ATUVIS) представља ефикасно решење засновано на вештачкој интелигенцији, које ће

омогућити преглед возова без њиховог стављања ван употребе тиме што ће се поставити испод воза. Овај изум посебно је значајан у контексту либерализације железничког тржишта захваљујући којем и у Србији већ постоји одређен број малих приватних превозника за превоз робе који ће захваљујући овом новом систему бити у могућности да избегну велике трошкове прегледа возила у депоима.

У ишчекивању наредног окупљања, организатор и сарадници конференције наставиће да прате развојне пројекте и актуелне железничке прописе, анализирају промене код развијених железница и указују на правце даљег развоја железнице у Србији и региону.

Б. Гордић
Фото: Railcon 22



Аутономни робот за визуелни преглед доњих делова воза (ATUVIS)

Најновија саобраћајна достигнућа на једном месту

Тринаести међународни сајам транспортних технологија INNOTRANS 2022



Представници Дирекције за железнице на једном од штандова

Водећи међународни сајам транспортних технологија INNOTRANS 2022 одржан је у Берлину, од 20. до 23. септембра. На овогодишњем, тринаестом по реду, сајму представљено је 2.834 излагача из 56 земаља, који су приказали велику разноликост и иновативност производа и услуга у железничком саобраћају. Судићи по броју од чак 250 иновација и 128 нових возила, сви се слажу у једном – да је приказан највећи број иновација до сада. Према подацима организатора, овогодишњи сајам обишло је око 138.000 посетилаца из 131 земље.

Сајам је био тематски подељен на пет целина: железничке технологије, железничка инфраструктура, јавни превоз, унутрашњост возила и конструкција тунела, како би посетиоци на једном месту могли да сагледају актуелно стање техничких достигнућа у свим областима железничког саобраћаја, односно у комплетном транспортном сектору. У четрдесет две сале, на простору који обухвата готово 200.000 метара квадратних, посетиоци овогодишњег сајма могли су да виде најновије технологије. На излагачком простору на отвореном, на 3.500 метара шина била су изложена вучна и вучена железничка возила (теретна кола, хибридни возови, ЕМВ за велике брзине итд.), као и возила намењена

и друмском и железничком саобраћају. Из свега изложеног и представљеног на сајму може се рећи да су главне тенденције овогодишњег INNOTRANS-a 2022 биле одрживи развој, дигитализација, енергетска ефикасност и екологија.

Представници Дирекције за железнице посетили су овогодишњу „светску изложбу у области саобраћаја“ и нарочиту пажњу посветили су излагачима: Knorr-Bremse GmbH (системи кочница, електромеханичке компоненте, компресори, спојнице, расхладни системи, аутоматски системи врата, одржавање и др), Dako (хидраулични системи, системи кочница, спојнице и др), Alstom, Siemens Mobility GmbH, Stadler, Thales, CRRC Corporation Ltd, TZV Gredelj d.o.o (локомотиве, HSR возови, регионалне и приградске железнице, метро возила, лаке железнице и трамваји), Stadler Signalling AG (контрола и сигнализација, решења на подручју аутоматске вожње (ATO), заштите возова (ETCS), као и метроа без возача (CBTC) и безбедносних система железнице), Siemens AG (инфраструктура, логистика теретног саобраћаја, конструкција тунела), Tatravagonka A.S. Poprad, Tatravagonka Bratstvo DOO, Zos Vrutky a.s. (развој и производња теретних вагона), Geismar SAS, ROBEL Bahnbaumaschinen GmbH (возила за

одржавање инфраструктуре), Schunk, Secheron, Wabtec, Altpro, Ganz Motor Kft., Voith Group, Sécheron Hasler Group, HaslerRail AG, DB Cargo и др. На изложбеном простору на отвореном, представници Дирекције су се упознали са најновијим железничким возилима различитих произвођача и то: Stadler (EURO9000 locomotive, FLIRT AKKU, FLIRT (trimodal), FLIRT H2, METRO CLASS 777 IPEMU), Alstom (Traxx 3 locomotive, Coradia Stream), Siemens (Mireo Plus H, Desiro HC, Mireo Plus B, Metro X-Wagen, Vectron 230kmh, Vectrom Dual Mode), CRRC Corporation Ltd.



(350km/h High-speed trains, BISON Multi-voltage Electric Locomotive), DB Cargo AG (m²-Waggon, m2coil, m²timber), Tatravagonka A.S. Poprad (Sdggmrss (T4000), Sagmms/ 6-axle flat wagon, Sagmms/ 6-axle flat wagon, Sagmms/ 6-axle flat wagon, CMW CORE MARKET WAGON, Y25 LsAl-C-K/2).

По свему судећи, овогодишњи излагачи задали су висок стандард за наредни сајам. Докле ће техника напредовати и куда ће нас одвести најновија достигнућа, остаје да сачекамо до 2024. године.

Б. Гордић



Састанак са представницима регулаторног тела Северне Македоније

Усклађеније функционисање транспортних тржишта

Дирекција за железнице Републике Србије била је, крајем септембра, домаћин билатералног састанка на којем се са представницима Агенције за регулисање железничког сектора Северне Македоније разговарало о даљим корацима интеграције транспортних тржишта.

Национално железничко тржиште

Српско железничко тржиште отворено је 2016. године када је објављена и Прва изјава о мрежи. На националној железничкој мрежи данас саобраћа шеснаест њезовника (један железнички њезовник за њезов власништву, једанаест њезовника за њезов робе у државном власништву и шри железничка њезовника за соистивене њезоребе). Будући да су до сада издати 24 лиценце за њезов у железничком саобраћају и 19 сертификата о безбедности за њезов, ускоро се очекује и њезова нових њезовника на мрежи којом, као што је њезовио, ујравља државно њезузеће „Инфраструктура железнице Србије“ а.д.

Састанак је отворио **вршилац дужности директора Дирекције за железнице Лазар Мосуровић**, који се захвалио колегама из Северне Македоније на иницијативи за успостављање интензивније сарадње, што је посебно важно имајући у виду значај Коридора 10 за обе државе. Током састанка путем видео-презентације представљен је правни оквир делокруга српске дирекције као тела надлежног за регулисање тржишта железничких услуга у нашој земљи.



Било је речи и о унутрашњој организацији Дирекције, са анализом тренутног стања на железничком тржишту Србије. На састанку гостима из Северне Македоније представљене су и инвестиције које се реализују на Коридору 10. У току су, речено је овом приликом, преговори са банкама за финансирање реконструкције и модернизације пруге Београд–Ниш, што ће свакако, допринети бржем, квалитетнијем и безбеднијем саобраћају. Када је у питању стање на железничком тржишту у Северној Македонији, **директор Агенције за регулисање железничког сектора Северне Македоније, Боре Еркечов**, казао је да је тамошња железничка инфраструктура, такође, у државном власништву. Према његовим речима, поменуто предузеће интензивно ради на побољшању квалитета услуга на Коридору 10, о чему сведочи и завршен огранак Коридора 10 Д за Грчку. Тренутно се, саопштено је између осталог, улажу напори за боље успостављање саобраћаја између Грчке и Северне Македоније, нарочито путничког саобраћаја који је у прекиду већ неколико година.

Еркечов је у наставку дискусије најавио да ће се у предстојећем периоду национални прописи Северне Македоније додатно усклађивати са релевантним прописима Европске уније, чиме ће се омогућити отварање железничког тржишта, строго у складу са „Уговором о оснивању транспортне заједнице“.

Представници српског и македонског регулаторног тела усагласили су, овом приликом, све неопходне детаље будуће међусобне сарадње што ће, свакако, допринети још усклађенијем функционисању железничког тржишта. Након одржаног билатералног састанка, за учеснике овог скупа уприличена је студијска посета „Плавом возу“ у депоу на Топчидеру.

Ј. Вебер

Македонско „џамџурче“ испред џословне зграде српских железница

Музејска џарна локомотива узаној колосека која више деценија стоји испред Железничкој музеја у Београду некада је саобраћала на џрузи Кичево–Охрид. Иако је имала максималну брзину од свега 20 км на час, за време свој радној века уредно је џревозила џушнике и никада никоја није осџавила на осџвореној џрузи. Гостии из Северне Македоније били су џријашно изненађени чињеницом да је једна оваква локомотива уошшће сачувана. Према казивању дирекџора Аџенције за реџулисање железничкој секџора Северне Македоније реч је о џарњачи коју су у некадашњој Македонији џоџуларно називали „џамџурче“. Тај надимак је добила јер је имала сџецифичан звук сирене и начин рада, јер би се џоком вожње сџално чуо звук: „џам, џам, џам, чу, чу, чу“.

На траси пруге за велике брзине Нови Сад – Суботица

Лепо време убрзало радове

Радови на изградњи нове пруге за велике брзине Нови Сад – Суботица – Државна граница са Мађарском интензивирани су током прошлог месеца. Лепо време у октобру ишло је на руку кинеским и српским градитељима, па је у Новом Саду изградња новог потходника у

Завршена северна фасада на станичној згради у Новом Саду

Радови на станичној згради њрилично су одмакли. У шоку је њосиављање мермерних њовршина, док је реновирање њросиорије њишравника возова и саобраћајној особља, шакође, њри крају. Северна фасада је завршена, исиочна је у завршним акиивносима. Све њросиорије на друом сираиу, као и све њтехничке њросиорије у њриземљу увелико се реновирају. Баш као и анекс крила „А“ станичне зграде Нови Сад.



Партизанској улици ушла у завршну фазу. Путнички саобраћај у овом делу града био је због тога у потпуном прекиду бар неколико месеци. Завршена је изградња перонских зидова и лифтова, а у току су и радови на постављању надстрешница на свим перонима. У правцу ка Суботици, тренутно се изводе радови на изградњи перонских зидова и пешачких потходника. Између Кисача и Врбаса дуж целе трасе изводе се земљани радови и припремају услови за градњу доњег строја нове пруге. У

Бачкој Тополи се граде два нова путничка надвожњака, један на правцу ка Сенти, други на правцу ка Бечеју. Према речима **Веселина Симовића, помоћника директора пројекта на изградњи пруге Нови Сад–Суботица у „Инфраструктури железнице Србије“**, суботичка станица је велико градилиште.

„Интензивно радимо на подвожњаку у Бајнатској улици, као и у железничкој станици где су у току радови прве фазе

реконструкције. Демонтажа појединих колосека, како у путничкој, тако и у теретној станици већ је кренула, а упоредо са тиме демантирају се сигнално-сигурносни и телеграфско-телефонски уређаји и водо-

Изградња камиа за смештај кинеских радника

У Врбасу су иниензивирани захваићи на изградњи новој друмској надвожњака на њуиу Врбас–Куцура. Исиовремено ѡрају радови и на изградњи камиа који ће бићи аниажовани на изградњи нове ѡрује (деонице ка Новом Саду и Суботици). Код Малој Иђоша увелико се иради нови друмски надвожњак, док се у станици Бачка Тојола ради на новом ѡешако-бициклизичком ѡишходнику који ће ѡролазићи исиод станичних колосека и сјајати два дела ирада.

ви. Исти ови послови су, на деоници од Суботице до Државне границе већ завршени, па смо тамо већ започели припремне радове на доњем строју будуће пруге.

Грађевинари ће и током новембра додатно интензивирати своје активности дуж читаве трасе. Надамо се добром времену које ће, свакако, поспешити планирану динамику радова“, саопштио је за „Пругу“ Веселин Симовић.

Ј. Вебер



Реконструкција железничке станице Нови Сад

Одмичу радови на другој фази



Лепо октобарско време омогућило је повољне услове за рад на другој фази реконструкције станичне зграде у Новом Саду. Српски и кинески неимари комплетно су заменили стару и поставили нову столарију. У канцеларијама и ходницима уводе се електрични прикључци, а у тоалетима уграђују водоводне и кана-лизационе инсталације. Како смо сазнали на лицу места, биће замењене и инсталације за грејање. У просторијама некадашњег ресторана друштвене исхране налазиће се потпуно нове канцеларије, а биће сређене и радне собе у којима су доскора боравили маневристи и возовође. Комплетно ће, кажу, бити реконструисана и канцеларија отправника возова. У њој се већ увелико дорађују зидови и плафони,

уграђују електричне инсталације, као и канали у којима ће бити инсталирани оптички и остали каблови за интернет и телекомуникацију. У међувремену су завршени радови на постављању мермерних плоча на фасади станичне зграде са перонске стране, а тренутно се финансирају ситне занатске интервенције на месту спајања мермерних плоча и нове столарије. По свему судећи, приводе се крају и груби грађевински радови на изградњи ли-



фтова којима ће се из приземља станице директно долазити на перон. На другом и трећем перону постављају се стубови надстрешнице и пратеће покривне конструкције. На месту некадашњих колосека 12 и 13, као и на месту где ће бити пролазни

колосеци, увелико се одвијају земљани радови, односно, припрема терен за постављање доњег строја пруге. За време извођења радова саобраћајно и техничко особље „Инфраструктуре железнице Србије“ привремено ради у свечаној сали у приземљу зграде, док отправници возова имају своје радне канцеларије непосредно поред станичне зграде. Саобраћај путничких возова одвија се неометано и без кашњења. Број путника се из месеца у месец повећава, док је викендима број превезених грађана далеко већи. Станицу даноноћно обезбеђују припадници службе обезбеђења и до сада није забележен ниједан инцидент.

Ј. Вебер



После три године

Кренули путнички возови на шидској прузи

Редован путнички железнички саобраћај на шидској прузи, на релацијама Шид – Београд центар – Шид и Зворник – Београд центар – Зворник поново је успостављен 10. октобра 2022. године. После три године возови из Шиде и Зворника поново иду до Београд центра.

На релацији Београд центар – Шид – Београд центар савремени електро-моторни возови високог стандарда полазе свакодневно по пет пута, и то из Шиде за Београд центар: у 5 сати 56 минута, 12 сати, 14 сати 55 минута, 17 сати 22 минута и 19 сати 51 минут. Из Београд Центра за Шид возови полазе: у 6 сати 55 минута, 8 сати 20 минута, 14 сати 10 минута, 17 сати 4 минута и у 19 сати 35 минута.

Воз из Зворника за Београд центар полази у 6 сати 52 минута, а из Београд центра за Зворник у 14 сати 50 минута.

Редован саобраћај путничких возова на шидској прузи пуне три године није био успостављен, због стања на прузи Голубинци – Шид. Било је неопходно најпре реконструисати шидску пругу, а затим заменити и украдене делове контактне мреже, због којих су на овој деоници биле уведене лагане вожње.

Радови на реконструкцији колосека у железничкој станици Голубинци завршени су 16. септембра, а 19. септембра 2022. године укинута је последња лагана вожња на шидској прузи по десном колосеку између Вогња и Руме, која је била уведена због

крађе делова контактне мреже.

Завршетком радова у станици Голубинци и заменом украдених делова контактне мреже створени су услови за поновно успостављање редовног путничког железничког саобраћаја на шидској прузи.

Б. Гордић



"Србија Карго"

Посао на железници за 13 радника

У железничкој компанији за превоз робе „Србија Карго“ радни однос на неодређено време, од 1. новембра, засновало је 13 радника. Запослено је: петоро техничара вуче/машиновођа, двоје техничара техничко-колске делатности/прегледач кола, двоје извршилаца на пословима возовође, један главни координатор у Центру за комерцијалне послове, двоје главних координатора у Центру за набавке и централна стоваришта и један извршилац на пословима – водећи економиста за рачуноводство у Центру за рачуноводствене послове.

Од пет извршилаца за послове техничара вуче/машиновођа, један је запослен у Ужицу, а четири у Новом Саду и Суботици. По један техничар техничко-колске делатности/прегледач кола распоређен је у Лапову и Руми, док је двоје возовођа запослено у Нишу. Један извршилац за послове главног координатора примљен је у Центру за комерцијалне послове, а

двоје на пословима главног координатора у Центру за набавке и централна стоваришта у Београду. На пословима водећи економиста за рачуноводство запослен је један извршилац, и то у Центру за рачуноводствене послове у Београду. Подсећамо да су за послове машиновође, прегледача кола и возовође кандидати, осим средње стручне спреме одговарајућег профила за тражено зани-

мање, морали испуњавати и посебну здравствену способност.

Кандидати који су примљени на послове координатора и економисте требало је да имају високо образовање из области железничког саобраћаја, правне или економске струке и да познају рад на рачунару.

Љ. Богдановић



Железнички карго превоз у Србији

Још три компаније добиле лиценцу

Лиценцу за превоз робе у железничком саобраћају, током 2022. године добиле су још три компаније. Реч је о предузећима: Sinhron Rail d.o.o., Enna Transport Bgd d.o.o. и Rail Cargo Carrier – Southeast d.o.o. Према подацима Дирекције за железнице, предузећу Sinhron Rail d.o.o. Веоград лиценца за превоз у железничком саобраћају издата је 18. марта 2022. године. Предузеће Enna Transport Bgd d.o.o. Веоград, добило је лиценцу за превоз робе на српским пругама 25. марта 2022. Лиценцу за карго превоз у Србији, средином јула 2022. године, добило је и предузеће Rail Cargo Carrier Southeast d.o.o. Веоград.

Током ове године престале су да важе и суспендоване су лиценце предузећима: NLC NEO CARGO LOGISTIC, Привредном друштву ЗГОП АД Нови Сад и предузећу Lokotrans d.o.o. Веоград. Подсећамо да лиценцу за превоз робе у железничком саобраћају у Србији има укупно 17 железничких оператора.

Осим државног оператора – железничке компаније "Србија Карго" и поменуте три фирме које су лиценцу добиле ове године,



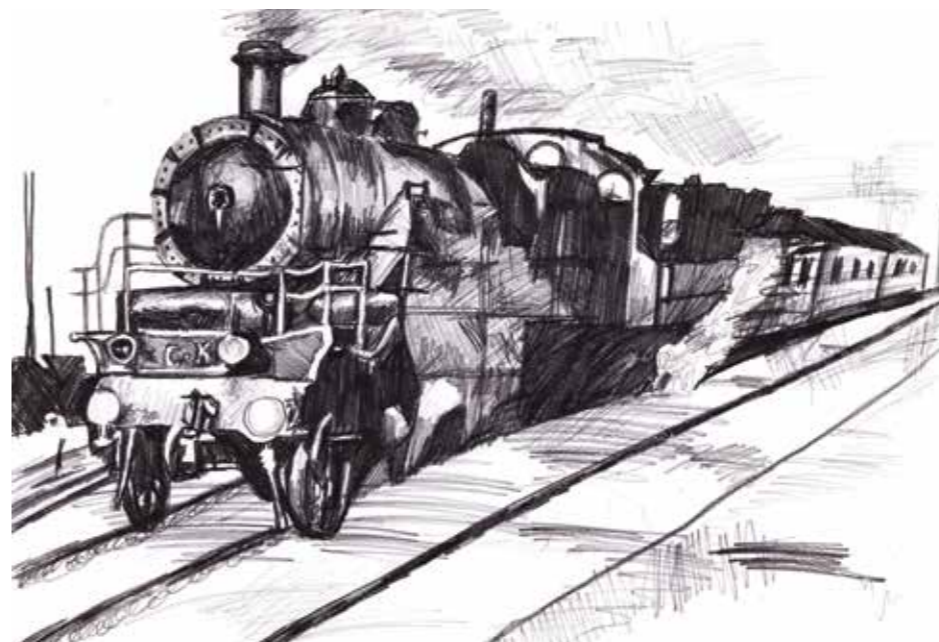
то су још: SL-Cargo Logistics, Standard Logistics, Kombinovani prevoz, A.B. Prevoz Beograd, Trans cargo logistic, Rail Transport Logistic, Eurorail logistic, Despotija, Panon

Rail Subotica, OBL Logistic Beograd, Transagent operator Beograd, Global Neologistics и PIMK d.o.o. Dimitrovgrad.

Љ. Богдановић

Железнички музеј

Расписан конкурс „Железница очима деце“



Железнички музеј у саставу предузећа „Железнице Србије“ ад је и ове године расписао наградни конкурс „Железница очима деце 2022“ за избор најбољих дечијих цртежа на тему железнице. Реч је о традиционалном ликовном конкурс који се одржава већ тридесет девет година.

Право учешћа на конкурс имају деца до четрнаест година, а жири у саставу: Страхиња Вуковић, виши кустос; Ивана Радојевић Бошковић, кустос; Александра Кеџман, архивиста; Вукица Вукас Динуловић, архивиста; Александар Пфићер, фотограф документариста; одабраће најбоље радове за

излагање и доделити награде. Награде су предвиђене за две категорије учесника. За категорију радова деце школског узраста предвиђено је девет награда у висини од 6.000 динара за сваког награђеног учесника, док је за категорију радова деце предшколског узраста планирана додела шест новчаних награда у висини од 4.000 динара за сваког награђеног учесника. Осим новчаних награда, награђени млади уметници ће добити и пригодне дипломе.

Према пропозицијама конкурса, прихватаће се радови израђени на хартији чија величина одговара формату блока број 5, а



Прошле године за ликовни конкурс Железница очима деце 2021 уписало је укупно 3.107 радова из 250 основних школа и радионица и 121 предшколске установе, вртића и забавишта. Међу уписаним радовима нашла су се и ликовна остварења ученика из две сједишњалне основне школе.

дозвољене су све технике: оловка, темпера, акварел, гваш, туш, колаж, комбиноване технике. Осим награђених радова, на изложби која ће бити отворена 15. децембра 2022. године у Галерији Железничког музеја биће изложени најуспелији радови деце уметника.

Од свог настанка, железница је била инспирација уметницима. Многи великани српског сликарства у свом опусу имају барем по један рад инспирисан железницом и возовима. Традиционални конкурс „Железница очима деце“ који Железнички музеј организује скоро четири деценије је јединствена прилика да малени уметници представе свој доживљај железнице, воза и далеког путовања. Сваког децембра, у Железничком музеју слике и цртежи најфантастичнијих шарених возова који досежу до најудаљенијих звезда „праве друштво“ „озбиљним“ музејским експонатима, међу којима се налазе и радови наших најеминентнијих уметника.

Можда ће управо неки од школараца, учесника овог конкурса, једнога дана стати у ред великих сликара и вајара и наставити да својом уметношћу представљају железницу.

И. Јовичић Ђурчић



„Србија Воз“: ОЦ за превоз путника „Вршац“

Возови пуни задовољних путника

У возовима који саобраћају на прузи Београд – Панчево – Вршац, од почетка октобра, а нарочито викендима, број путника је константно увећан. Школска година је почела, факултетске обавезе су све учесталије па су и возови петком, односно, недељом буквално крцати. За путнички воз број 2610, који недељом поподне креће из Вршца за Београд, већ у полазној станици нема слободног места. У свакој успутној станици воз прима нове путнике, а нарочито велики број школараца приметили смо у станицама Банатски Карловац, Алибунар и Владимировац. Према речима Јована Јованова, шефа ОЦ за превоз путника „Вршац“, у септембру је на овој релацији превезено 23.860 путника уз остварен приход од 562 хиљада динара,

што је у оквирима планираног прихода. Највећи број превезених путника у једном дану забележен је 16. септембра, чак 1123. Добра попуњеност бележи се и у октобру због почетка зимског семестра на факултетима.

„Почетак октобра традиционално бележи повећање броја путника, највише захваљујући студентима којима је путовање железницом јефтиније, комфорније, безбедније и наравно много лепше од аутобуског превоза. У периоду од 1. до 23. октобра евидентирали смо у нашим возовима близу 20 хиљада превезених путника, што је у просеку око 800 путника дневно. Тај број ће до краја месеца бити и знатно већи, јер се на релацији од Панчева до Београда број путника повећава из месеца у месец. На то вероватно утиче и чињеница да је од не-



давно аутобуски превоз између Панчева и Београда поскупео, па сада карта у једном правцу кошта 300 динара, што је скупље од повратне карте железницом. Један број путника путује нашим возовима уз посебне попусте које остварују куповином легитимација „СРБ плус“, чиме остварују попуст од 30 процената у односу на редовну цену“, истакао је Јованов.

Иако БГ воза нема већ неколико година, у регионалним возовима од Београда до Панчева могу се често видети и групе путника које наменски долазе у отворени тржни центар, популарно назван „Нови бувљак“. Током викенда, осим ђака, студената и осталог путујућег света у возовима се могу видети и групе бициклиста који из Београда путују за Вршац. Уз попуст од 20 посто на повратну карту и доплату од свега 100 динара за бицикл, путовање железницом на излет у Вршац, према њиховим речима, заиста је леп доживљај.

Ј. Вебер



Преговори о повећању вредности минималног радног сата за 2023. годину

За бољи стандард железничара

Преговори за повећање вредности радног сата за све запослене у железничком сектору, а на захтев репрезентативних синдиката, почели су 19. октобра. Синдикати не одустају од захтева да цена радног сата треба да се усклади са важећом вредношћу минималне цене радног сата у Републици Србији, као и да прати раст вредности минималне зараде која се утврђује једном годишње.

Минимална вредност радног сата тренутно износи 201,22 динара, а од наредне године требало би да буде 230 динара.



Одлуку о новој цени радног сата донела је Влада Републике Србије на седници

одржаној 14. септембра ове године, будући да Социјално - економски савет Републике Србије и синдикати нису успели да постигну договор. Минимална зарада на републичком нивоу према Одлуци Владе Републике Србије за наредну годину износиће 40.022 динара.

Подсетимо да у сва четири железничка привредна друштва у Србији један део радника и даље прима минималну зараду.

А. Стојковић
И. Јовичић Ђурчић

Реконструисани путни прелази у Параћину и селу Срезовац

За безбеднији саобраћај

„Инфраструктура железнице Србије“ наставила је радове на реконструкцији путних прелаза са циљем побољшања безбедности свих учесника у саобраћају.

У Параћину је урађен аутоматски прелаз и уклоњени су дотрајали прагови са коловозним решеткама. На овом изузетно фреквентном прелазу, нарочито када је теретни саобраћај у питању, постављен је нови колосечни прибор и обављена регулација саобраћаја. Радови на овој деоници последњи пут су изведени пре готово две деценије. Железничари ОЈ за грађевинске послове Параћин почетком октобра реконструисали су и путни прелаз у селу Срезовац, на деоници нишке пруге између станица Ђунис и Корман и то на укршању са локалним путем. Постављени су нови прагови, засторна призма, односно, колосечни прибор, а урађено је и виброрегулација колосека, па је прелаз недавно, такође, отворен за саобраћај. На нишкој прузи у кратком временском периоду реконструисана су претходно још



два путна прелаза. Један у селу Вртиште, који се налази између станица Грејач и Трупале, а завршени су радови и на аутоматском путном прелазу у Ћићевцу. Поменути прелаз био је прилично оптерећен теретним саобраћајем, што је у највећој мери „кумовало“ његовом оштећењу. За све ове

путне прелазе заједничко је то да су се на њима, због лошег стања, углавном одвијале тзв. лагане вожње. Железнички саобраћај сада је поново враћен на пројектовану брзину од 100 километара на час.

С. Јочић

TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd
Ul. Kneza Miloša 9/V
11000 Beograd
e-mail: tracegroupsrb@trace.bg

Delatnosti:

- izgradnja puteva i autoputeva;
- izgradnja železničke infrastrukture;
- izgradnja podzemnih metroa;
- izgradnja aerodroma;
- izgradnja mostova i tunela;
- izgradnja industrijskih, poslovnih i stambenih zgrada.



У делу изградње железничке инфраструктуре "Trace Group Hold" је специјализован за делатности на доњем и горњем строју железничке пруге:

- rehabilitacija, rekonstrukcija i izgradnja nove pruge mehanizovanim metodama;
- mehanizovana demontaža stare pruge i montaža nove pruge;
- zemljani radovi, iskop stena, izrada nasipa sa uređenjem i rekultivacijom terena, primenom savremenih tehnologija i mašina visokih performansi;
- popravka, sanacija i izgradnja novih velikih i malih veštačkih objekata na postojećim i novoizgrađenim prugama;
- rekonstrukcija postojećih i izgradnja novih pruga, železničkih stanica i stajališta.

www.tracebg.com

Октобар – месец борбе против рака дојке

Ништа није прече!



Завод за здравствену заштиту радника "Железнице Србије" у сарадњи са Институтом за јавно здравље Србије "Др Милан Јовановић Батут" поводом Међународног месеца борбе против рака дојке организовао је, у суботу, 29. октобра, бесплатне ултразвучне прегледе дојки и индиковану мамографију ради раног откривања рака дојке. Овом приликом прегледано је више од сто дама и то: урађено је 77 ултразвучна прегледа и 24

државати овакве акције и настојаће да оваквих прегледа за рану дијагностику буде што више", закључила је заменица градоначелника.

Директорка Института за јавно здравље Србије "Др Милан Јовановић Батут" доц. др Верица Јовановић захвалила се заменици градоначелника, директору Батножићу и Општини Савски венац што су организовали и организују овако важне и неопходне прегледе.



здравствена установа, на подршку и доброј сарадњи и нагласио да ће Завод и даље сваке друге суботе у месецу организовати превентивне прегледе за суграђане.

За све суграђанке које су ову прилику искористиле да се прегледају организовано је предавање, које је одржао **примаријус др Душан Митровић**.

Б. Гордић



мамографије код суграђанки код који је то било индиковано.

"Хвала Заводу и Батуту што брину о здрављу наших суграђанки", рекла је **Весна Видовић, заменица градоначелника Београда** и апеловала на све да позову своје сестре, мајке, пријатељице да ураде бар једном годишње преглед и чувају своје здравље. "Без обзира на то што је неко млад, са превентивним прегледима треба почети на време", рекла је Видовић и нагласила да је и она, упркос свим пословним и приватним обавезама, нашла време да уради преглед.

"Град Београд ће и даље помагати и по-

"Од осам прегледаних жена, једна има рак дојке! Уколико се открије у раној фази, рак је у 90 посто случајева излечив. **Зато је јако битно да се са прегледима крене на време, да они буду једном годишње када је у питању ултразвук и једном у две године да се уради мамографија,**" нагласила је **директорка Батута**.

"Данас имамо и мобилни мамограф на Калемегдану за преглед жена од 45 до 69 година, које у последње две године нису урадиле мамографију, као и за све оне након четрдесете године које у породичној анамнези имају блиску сродницу оболелу од рака дојке", рекла је доц. др Јовановић и нагласила да се у Србији води озбиљна кампања како би се подигла свест о важности превенције и ране дијагностике болести.

Примаријус др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника "Железнице Србије", захвалио се заменици градоначелника Весни Видовић, директорки Батута доц. др Верици Јовановић и Општини Савски венац, на чијој територији се налази ова

(Из предавања: Прим. др Д. Митровић) Статистика је неумољива!

Рак дојке представља водећи узрок оболевања и умирања од малигних болести у женској популацији широм света. Према подацима Светске здравствене организације, у свету се годишње региструје око 2.260.000 оболелих жена, док од исте болести сваке године умре преко пола милиона њих. У Европи је, према последњим подацима из 2020. године, регистровано више од пола милиона новооболелих и скоро 142.000 умрлих жена од рака дојке.

Управо зато се октобар, као Међународни месец борбе против рака дојке, обележава у многим земљама широм света, како би се скренула пажња на високу распрострањеност ове болести и подигла свест о значају превенције, раног откривања и правовременог започињања лечења особа оболелих од карцинома дојке. Када се открије на време, рак дојке је излечив у преко 90% случајева, јер су тада



терапијске могућности веће и лечење је ефикасније, чиме се подиже квалитет живота оболелих жена.

Ситуација у Србији и Београду

Србија, у овом погледу не заостаје за светским трендовима, па је тако и у нашој земљи рак дојке водећи малигни тумор у оболевању и умирању жена. Рак дојке представља и један од водећих узрока превремене смрти код жена у Србији и он је на трећем месту као узрок смрти код жена од 45. до 64. године, после цереброваскуларних болести и исхемијске болести срца. Према последњим подацима Института за јавно здравље Србије „Др Милан Јовановић Батут“, у Републици Србији регистровано је 4.368 новооболелих и 1.782 умрлих жена од рака дојке.

Када је реч о Београду, ово обољење је на првом месту у структури оболевања и умирања жена, где је, према подацима Регистра за рак, током 2021. године регистровано 745 новооткривених случајева карцинома дојке, док је у истом посматраном периоду 513 жена изгубило битку са овом болешћу.

Фактори ризика

Данас постоје чврсти докази да су најважнији фактори ризика за настанак карцинома дојке поред свакако женског пола, старије животно доба, генетска предиспозиција, дужина репродуктивног периода, број порођаја, године при рођењу првог детета, гојазност, конзумација алкохола, пролиферативне болести дојке, карцином контралатералне дојке или ендометријума, изложеност зрачењу, физичка неактивност и утицај географског поднебља.

Рак дојке се код знатног броја жена у Србији открива касно. Студије су показале да је у Србији код мање од трећине жена (28,4%) дијагностикован малигни тумор који је мањи од 2 цм и локализован је на ткиву дојке. Нажалост, студије су показале да је код скоро 50% жена његова величина била преко 2 цм, са већ постојећим ближим или удаљеним метастазама, што може

Будући да се наш лист чисти на чистијој мрежи ћирице српских железница, али и у многим државним установама, образовним, привредним, културним институцијама, сматрамо да је наша обавеза да најважније делове из предавања др Митровића доделимо са свим читаоцима, и женским, и мушким, ајелујући и додижући и на такав начин свесни о важности превенције и ране дијагностике. И уколико овај чланак бар једну нашу читаоцељу додирне на прејед, сматраћемо то нашим скромним доприносом здрављу дама!

представљати један од разлога велике смртности жена оболелих од рака дојке у Србији. Имајући ово у виду, као једина ефикасна мера за смањење стопе умирања од ове болести јесте рано откривање, односно секундарна превенција.

Пратећи препоруке Светске здравствене организације и искуства европских зема-

ефикасно лечење – правовременом применом одговарајуће савремене терапије и даљим континуираним третманом, могуће је спасити пуно живота и значајно унапредити квалитет живота оболелих жена.

Током месеца октобра, апел се упућује, пре свега, општој јавности, са циљем подизања свести жена о значају раног



ља у спровођењу популационих скрининг програма, у Републици Србији је у децембру 2012. године започет програм организованог скрининга рака дојке који има за циљ смањење смртности и унапређење квалитета живота жена оболелих од ове болести.

Откривањем рака дојке у раној фази болести ствара се могућност за његово

откривања карцинома дојке и важности свих нивоа превенције, али и стручној јавности и доносиоцима одлука на свим нивоима, у циљу пружања подршке јачању капацитета здравствених установа како би спровођење програма скрининга рака дојке било што успешније и како би водило ка жељеним позитивним исходима по здравље.

Станица Лазаревац

Железнички „експрес лонац“ у срцу рударског басена Колубара

• Редовне линије БГ возова, од децембра 2019. године, вишеструко увећале промет путника јужно од престонице
• Пренапрегнати станични капацитети недовољни за актуелни режим саобраћаја • Кроз станицу Лазаревац дневно прође 16 пари путничких возова

Иако су по свом стратешком значају станице на простору шумадијске Колубаре и из саобраћајног и из комерцијалног аспекта неприкосновене на барском коридору, чини се да су последњих година гурнуте у други план. На потезу од Ресника до Врбнице,

Имајући у виду да се последњих неколико година овде увоза и глина која се даље транспортује у Италију са две до три теретне композиције на недељном нивоу – јасно је да поменута железничка испостава, по

могу организovati транзит на колосецима 2 и 3 са неупоредиво мање стреса“, каже за „Пругу“ колега Марковић.

Мада су у конкретном случају железничари из домицилне станице Вреоци, у

Недовољна стваросна структура зайослених

Хронични проблем са дефицитом оперативаца на барској прузи, у станици Лазаревац додато је иштерећен недовољном стваросном структуром оперативних возова. Овдашњи уосленици (сви до једног) су у животној доби од 55 година иа навише, мада не фали железничара који су чак и без бенефицираног радног стажа, на колосеку више од четири деценије. На станицама Вреоци и Лазаревац данас ради укупно 10 оперативних возова, иако је по систематизацији радних места предвиђено минимално 12 извршилаца. Са расположивим кадровима у ове две испоставае, могуће је једино организовање иосао и шо кроз елементарни шурнус (уз коришћење јошвиших одмора).

це, са статусом првог ранга већ неко време може се подичити једино станица Пожега. Мада се угљара Вреоци још котира међу пет најзначајнијих станица у Србији, у кључном чворишту индустријских мрежа, тренутно, не постоје знатнији токови путника. Чињеница за коју мало људи изван наше компаније уопште зна, не рачунајући путнике намернике и запослене железничаре у станици Лазаревац, везана је за несвакидашњу саобраћајну експанзију, каква се на нашим пругама не виђа често. Наиме, од увођења БГ возова у интерни систем градог путничког саобраћаја (са редовним линијама до Лазареваца), ова наоко, мирна и успавана станица „експлодирала“ је, кажу, преко ноћи. Са осам пари БГ возова и још толико штадлерових регио гарнитура у току дана, наведено службено место, удаљено једва 8 километара од домицилне станице Вреоци, постало је дословце „путнички мравињак“ усред РБ „Колубара“.



стратешком значају, озбиљно превазилази свој формални (други) ранг.

Да у станици Лазаревац ствари дефинитивно нису онакве какве су биле до пре коју годину, најбоље знају путници који од раног јутра безуспешно опседају паркинг простор иза станичне зграде. И испред и иза станичне зграде толико је људи који непрестано пристижу, а затим ужурбано нестају у различитим правцима, да човек на тренутак може помислити како усред београдског шпица жури да ухвати воз на Вуковом споменику. Према речима Александра Марковића, шефа домицилне станице Вреоци, догађа се покаткад да због фреквентности саобраћаја три воза, истовремено, стоје на лазаревачким перонима. Такве ситуације дежурни отправници решавају на заиста импресиван начин.

„Последњих неколико месеци проблем са станичним укрштањем путничких гарнитура нешто је релаксиранији, будући да се од 8. септембра ове године, у Лазаревцу више не зауставља брзи регио воз (710/711). Њега фактички усмеравамо на четврти колосек, што је да кажемо, неко изнуђено решење. Путници из тог воза ионако не излазе у нашој станици, па отправници сада

неколико наврата већ апеловали код надлежне (ужичке) секције, да се овај саобраћајни галиматијас ургентно реши, исти проблем присутан је и док пишемо овај чланак. Актуелним редом возње ништа није мењано, па тако лазаревачка станица са своја четири колосека и тек два перона за пријем путника, сваког дана има бар једну

Глина из шумадијске Колубаре

Од како је пре неколико година кренуо извоз глине за Италију, станица Лазаревац солидно се позиционирала на плану шерејног саобраћаја. Мада је глину у РБ Колубара, на јочешку иоварила искључиво компанија „Србија Карго“, у међувремену су за ишши иосао аилицирала још два иривајна оперативера. Сугећи према броју ошпремљених кола у 2022. јодуни, иревоз робе у станици Лазаревац из јодуни у јодуни све је већи. Само у акшвелној сезони, од јануара до средине окшобра, на маниулашвином колосеку у станици Лазаревац, ушварено је и ошпремљено више од 590 кола, односно, 32.670 шона глине. Томе шреба догаши и још 100 кола (шзв. комбиновани иревоз) са 5.500 шона робе.

ситуацију у којој опслужује три путничка воза истовремено! Срећа је да бар тај брзи-регио воз (710/711) више не отвара врата у Лазаревцу, јер да је другачије, путници би до станичне зграде морали корачати преко туцаника и шина. Чак и без заустављања поменуте гарнитура, транзит кроз ову станицу толико је густ да смо га једва дешифровали у радној канцеларији отправника, анализирајући саобраћајни графикон на зиду, бар петнаест минута. Шума испреплетаних кривуља, готово да је затамнила горње квадрате који приказују хируршки прецизан „тајминг“ возова и евентуалних укрштања до 45-ог километра барске пруге (рачуна се од Ресника до Врбнице, прим. аут). Већ после Лазареваца, па даље ка Лајковцу, Ваљево и Косјерићу,

Неуређени иаркин иросшор, велика илавобоља за иушнике

Као београдска ошшиина која ипре-нушшо ошслужује 8 иари БГ возова и ишшо шoliko решо иарништура, Лазаревац свакако заслужује већи и уређенији иаркин. Скучене бешонске иовршине за иушничка возила, након реконштрикције барског колосека (2016/2017. јодуни), озбиљно су девасши-ране, шшо возачима иружа максималну слободу да ишировизују до миле воље, или се евеншвално снаћу у делићу секунде. Гомиле неуклоњеног шцуаника ошшављене су на неколико месша иза станичне зграде, иа чшшав крајолик није ни близу ирисишшојан иросшор за аушомобиле. Прилаз иушничким иеронима у Лазаревцу усшшину захшшева озбиљно возачко искушшо. Гошшо на нивоу неохходне илошшоке вешшине ирег слешање на међународни аеро-дром у Бушшану.

„лакше се дише“. Пробуђени теретни транспорт који је станицу Лазаревац у међувремену позиционирао и као прилично јако утоварно одредиште, још више је „подигао температуру“ у ионако усијаном „железничком експрес лонцу“. У почетку је глину за Италију овде товарила само компанија „Србија Карго“, али су пре извесног времена у превоз робе укључена и два приватна оператера.

„Када се све сабере, ми у овом јесењем периоду имамо бар два, често и три теретна воза током недеље. Они код нас стоје сигурно 30 и више часова на првом (манипулативном) колосеку. Ту се врши утовар глине за Италију, што додатно усложњава организацију саобраћаја, јер таман док ми отпремимо једну теретну композицију, стиже друга и тако у круг. Заправо, отправници возова у Лазаревцу, нон-стоп имају посла на станичним колосецима, пошто



тзв. празног хода, овде фактички и нема“, експлицитан је Аца Марковић.

На лазаревачки јутарњи шпиц са чак два (истовремено) паркирана БГ воза у станици, овдашњи путници су, каже шеф станице Вреоци, давно навикли. Линије ка престоници, према важећем реду возње, иду отприлике на свака два сата.

„Дешава нам се, додуше, да три воза у станици имамо већ током преподнева, нарочито у ситуацији када јутарњи „барац“ крене на време. Ми смо у том периоду већ увелико у шпицу због БГ возова, али опет кажем – све би било другачије да постоји и тај путнички перон између 3. и 4. колосека. Ситуација је таква каква је, па се довијамо како знамо и умемо. Због свега наведеног, наши отправници вероватно су и најчешће на директној вези за ТК диспечерима, када је барска пруга у питању. Све те „ad hoc“ договоре са колегама у суседним станицама око евентуалног прихватања одређених путничких гарнитура, железничари у станицама Лајковац, Ваљево, Косјерић,

нити морају нити имају потребу толико често иницирати као што то чине наши отправници возова. Ред возње је једно, терен нешто сасвим друго“, каже за „Пругу“ Александар Марковић.

Према ономе што смо видели на лицу места, утисак је да се не размишља превише о овим „ситним детаљима“ који заправо и суштински одређују реализацију документа у пракси. Папир, наравно, јесте важан, али се ипак мора водити рачуна и о железничарима на колосеку. Принцип по којем се свесно занемарују поједини станични капацитети (попут овог у Лазаревцу), са резонаном да ће то „терен ионако сам испеглати“, није добар ни на кратке, а камоли на дуге стазе. У том смислу, сугестија нашег информативног гласила је да се, за почетак, добро размисли о замршеној „лазаревачкој укрштеници“. За детектовање осталих саобраћајних ребуса, у неком од наредних бројева.

А. Ранковић



Боривоје Грујичић, пензионисани шеф лајковачке вуче

Кошмар у тунелу Бела Река

Као један од најмлађих машиновођа електровуче у бившој Југославији, Боривоје Грујичић (1953), управљао је челичним грдосијама на тек електрифицираним пругама пре равно пола века. Због своје дечачке опсесије возовима у које се, вели, заљубио као клинац на кратким турнејама до Чачка, никада није марио за родитељско противљење у погледу свог будућег занимања. Тих бурних августовских недеља 1972. године судбина је Бору лако могла одвући и на другу страну. Тадашњем матуранту електротехничке школе у Лазаревцу, једном од најбољих ученика у генерацији, врата РЕИК-а била су широм отворена. Нарочито је то желео отац Милутин који је јако добро знао колико је тешко зарадити динар у железници, чак и као секретар лајковачке ложионице. Ипак, када је почетком те јесени „Политика“ на читавој страни објавила конкурс за обуку и пријем нових машиновођа, све дискусије у кући моментално су престале.

„Од 1974. до 1980. године ја сам фактички био београдски машиновођа. Вукао сам теретне композиције локомотивом серије 441, углавном до Винковаца, мада често и на другу страну према Лапову и даље ка Нишу. После неког времена положио сам испите за дизел и електро локомотиву, па сам управљао путничким и брзим возовима до Златибора и Пријепоља. Крстарио сам до 1985. године (тзв. „Румунком“) дуж читаве СФР Југославије“, каже за „Пругу“ пензионисани лајковачки машиновођа.

Да би у некада најпознатијем чвору узаног колосека важио за врхунског професионалца морао си поседовати не само радни елан, таленат и поштење, већ бити и аутентична личност у сваком погледу. Човек који је са 44 године бенефицираног радног стажа отишао у мировину са позиције шефа лајковачке вуче, о проживљеним ситуацијама на отвореној прузи ретко када је говорио за јавност. Стресних, необичних, покатакд и комичних тренутака у управљачници било је, вели, толико да би и највештији редитељ тешко све то могао поређати у један дугометражни филм.

„Сећам се зиме, мислим да је била 1981. година. Управљао сам пословним возом из Ражане према Ваљево. Већ се смрачило, напољу стегао јак мраз. Чини ми се да је била половина јануара, баш негде око Јовањдана. Температура ваздуха тих дана била је стандардно – 15 степени, а ноћу се, бога ми, спуштала и испод – 20. Због снежних



наноса и хладноће, контактна мрежа на једном делу барске пруге није била у функцији, тако да је тај воз већ прилично каснио. Мене су, сећам се, послали из Ваљева дизел локомотивом која је, иначе, радила маневре, па сам са њом стигао у Ражану где сам преузео пословни воз који је таман пристигао из Ужица. Крећем из станице према Ластри и даље кроз клисуру реке Градац са накатеном композицијом на дизелку (серије 661-136). План је био да у станици Ваљево раскачимо моју дизелку, а затим поново подигнемо пантограф на електролокомотиви коју сам такође вукао, јер је даље до Београда контактна мрежа

дизелке са бар 300 путника у вагонима из мене. Веруј ми, толико сам се тада пресекао да ево, чак и данас, четрдесет година касније могу тај страх да доживим на исти начин као и те јануарске вечери – са све оним болом у грудима који ме је тада паралисао. „Кочник“ је, као да сад посматрам ту ситуацију, потпуно заказао, па нисам могао извести ни брзо ни постепено кочење. Једино што је, у том моменту, на сву срећу радило, било је завођење „наглог заустављања“. Остатак пута „кротио сам“ композицију буквално све до уласка у Ваљево тим наизменичним наглим кочењима (тзв. славином за ваздух) и минималним погоном, док коначно нисам

Некада и сага

Начин на који се последњих деценија сичиче звање машиновође, суштински се разликује од образовне процедуре која је била на снази добрих шездесет година, каже за наш лист колега Грујичић. Парним локомотивама које су још уочиоком, а нарочито средином 20. века саобраћале на њујама широм Србије, моли су управљајући само искусни мајстори са вишејодушним искуством у радионици. Тек када би се доказао као врсни занатлија и њерешходно одслужио војску, могао си ошћићи на финални курс за јозив машиновође. Технолошки развој је учинио своје, њарњаче су ошћишле у исћиорију, ња је с временом њревладао мишљење да се за нове елекћиролокомотиве у срјским железницама мора јосћијеено уводити школованија кадар. Боривоје Грујичић, свакако, њријода њим аванјардном њиласу младих лавова који су већ нејде од средине 1980-их њошћиуно зајосћодарили модерним евројским њујама.

била исправна. Када сам прошао Ластру и почео да се спуштам ка Ваљево, одједном у селу Лесковице схватам да „кочник“ уопште не ради. Воз је у том тренутку већ почео да хвата озбиљну брзину (80 км/ч, прим. аут), шине потпуно залеђене, мркли мрак, дивљина околу, а ја сам самцит у кабини

зауставио воз на другом станичном колосеку – присетио се ове интересантне приче специјално за читаоце „Пруге“ легендарни лајковачки машиновођа Бора Грујичић.

У мору невероватних изазова са којима се током професионалне каријере хватао у



Машиновођа Боривоје Грујичић потписује путни лист у станици Лајковац, јул 1974. (Фото Јага)

коштац, тешко да се и један може упоредити са доживљеним кошмаром у тунелу Бела Река (3.816 м), једном од најдужих подземних коридора на прузи Београд– Бар.

„Враћао сам теретну композицију из Макиша према Ваљево. Октобар месец, 1979. или 1980. година, једна од те две сигурно! Пред улазак у тунел Бела Река наједанпут видим теле како прелази пругу, потпуно само и дезоријентисано. Ноћ се увелико спустила тек, ваљда, да читав приказ изгледа још страшније. Пун месец, нигде никога у видокругу осим тог изгубљеног телета које уплашено тумара у мраку газећи по станичним колосецима, на једва тридесет метара од уласка у тунел. Као неко злокобно предсказање ужаса који ће потом уследити. Ушао сам у тунел уобичајеном брзином настављајући ка Барајеву и након само пола минута стиже тај (страховити) ударац у живо месо уз језиве урлике јуница које право ниоткуда почеше искакати на пругу, а потом избежумљено кретоше у трк преко шина и прагова још дубље у тунел. Тај ужасан звук толико ми се урезао у сећање да сам касније могао подсвесно оживети ама баш сваки детаљ тог кошмара и то увек када бих локомотивом улазио у тунел. У први мах сам заиста помислио да

ће од силине ударца читава композиција исклизнути са колосека. Локомотива се зањихала као чамац на пучини пред олују. Иако је на крову кабине било упаљено светло док сам пролазио кроз тунел, ништа необично нисам уочио на прузи, а камоли да сам спазио некакву стоку на шинама... све до тог првог ударца и гажења! Несретне јунице су, испоставило се, углавном лежале на туцанику леђима ослоњене на шине и са једне и са друге стране. Сигуран сам да у тунелу те вечери није било мање од пет или шест грла – говори о свом шокантном искуству Бора Грујичић и за наш лист ексклузивно реконструираше овај тужни догађај.

Једва сат времена пре описаног хорора на барској прузи, из Лајковца је кроз тунел у Белој Реци прошао теретни воз за јуницама сименталске расе које су биле намењене за извоз на западно тржиште. У конкретном случају радило се о сабирноманипулативном возу који је превозио стоку у Италију, али се, нажалост, догодио пех да се (као за инат) један од бројних „Ге“ вагона отворио, па је неколико јуница испало директно на колосек. Тамо у тунелу су, онако повређене и паралисане од страха остале све до наилаaska следећег (теретног)

воза којим је управљао наш саговорник. Чим је стигао у станицу Барајево, колега Грујичић одмах је обавестио отправника возова о повређеној стоци „дубоко под земљом“. Саобраћај је на том делу барског колосека моментално обустављен. Брзом интервенцијом надлежног ЗОП-а, пруга је, сећа се Бора, након само 45 минута оспособљена за теретни и путнички транспорт.

Пензионерско време колега Грујичић углавном троши као рекреативац на спортским теренима, мада често (вели) седне на бициклу па се провоза уз Колубару. Некада чувени нападач, касније и функционер ФК „Железничар“, жива је легенда барске пруге. Бити најбољи железничар у својој кући велика је ствар ако живиш у Лајковцу.

Конкурентција у нашој бранши овде је била страховита и средином прошлог века. Каква је данас, Бора то можда и најбоље зна. Отац и деда су му радили на узаној прузи. Син Милан је начелник Одељења за путне прелазе и одвојене скретнице у „Инфраструктури ЖС“.

Да ли ће и унук Филип испоштовати железничку агенду фамилије Грујичић, време ће показати.

А. Ранковић

Велимир Јагодић, железничар у пензији

Фото Јага – хроничар нашег времена

Ретки су железничари који су поред успешне професионалне каријере с временом постали препознатљиви и у јавном простору ван компаније. Мада је у своје време словио за једног од најискуснијих КМ оперативаца на барском коридору, о фотографском опусу инжењера Велимира Јагодића (1952) такође се зна апсолутно све. Његови кадрови челичних шина, лајковачких скретница, возова у покрету, светлосне сигнализације и браника на пружним прелазима – све су то права мала ремек дела. Да ли је неке детаље са станичних перона забележио у периоду док је још био активни железничар, или их је на своју Фејсбук страницу објавио баш ових дана, најмање је важно. Квалитет је у Јагином случају ионако доведен до савршенства. Упућени кажу да су чак и његове пензионерске фотографије са терена налик серијској производњи брендираних немачких аутомобила. Свака је естетски феноменална, без и најмање грешке.

„Отац ми је био пружни радник. То је код нас у Лајковцу некако уобичајена прича. Завршио сам средњу електротехничку школу у Лазаревцу 1971. године, али сам за разлику од већине својих вршњака уместо у РЕИК на посао, отишао на даље школовање у Чачак. Тамо сам завршио вишу електротехничку, а потом одслужио и војни рок. Иако сам после доласка из армије конкурисао на неколико различитих места (чак и у светозаревачкој фабрици каблова), те 1977. године ми се, изгледа, судбински отворио пут у железницу. Након вишемесечних провера, коначно сам добио посао у београдској ЕТД секцији на Топчидеру.



радног искуства дошао на руководеће место. На том делу барске пруге тада није постојала чак ни управна зграда, а камоли озбиљна организациона јединица. Све је тих година доле још било у повоју бар када је у питању железница.

Постојале су само пруга и контактна мрежа – сећа се својих приправничких дана популарни Фото Јага, данас витални лајковачки пензионер.

Пуних десет година Велимир је шпартао барском пругом до Београда, Вреоца, Лајковца и назад до Пријепоља, живећи у тек

заиста била организована попут моћне империје. Фотографију је, тврди, заволео још као средњошколац. Ипак, озбиљнији апарат пазарио је тек од железничке плате. Тада и почиње да бележи прве црно-беле фрагменте железничких мостова, насипа са неизбежним туцаником, КМ оперативце ангажоване на санацији контактне мреже.

Након првих десет година рада у компанији, прелази у лајковачки ЗОВС где се као вођа групе углавном стара о заштити на раду. Временом је савладао технику цртања у програму „AutoCad“, па је недуго затим комплетну документацију секције ажурирао у том (тада новом) рачунарском формату.

„Када сам 1987. године прешао у Лајковац, није било разумевања за овај мој фотографски ангажман. Ондашњи шеф ЗОВС-а, Војин Марковић чак ми је и забранио да на посао долазим са фотоапаратом. Био је то за мене, сећам се, прави шок, тим пре што ми нико раније у Пријепољу због тога једну реч није приговорио.

Наводно сам, према речима претпостављених руководиоца у Лајковцу, фотографисањем угрожавао безбедност компаније.

Заправо, све што сам ја тада снимао и бележио било је управо оно што и данас свако од вас може погледати на мом YouTube каналу „Фото Јага“.

изграђеној згради КМ деонице која је, вели, „никла буквално из земље“ за нешто више од десет месеци. Железница је тих касних 70-их и раних 80-их година прошлог века

500 видео-клипова о њујама и возовима

Иако је њерве видео-клипове са уласком њујничких и шерейних композиција у станицу Лајковац снимио још средином 90-их година прошлог века, фебруара 2005. године колеџа Јагодић оснива и свој железнички канал „Фотто Јага“. Од тада ња све до данас, редовно ажурира станицу новим њујечашљивим материјалима са њворене њује. Давно је, каже, њрекинуо сарадњу са руском композицијом на чијем је сајту објавио више од хиљаду фоттографија и крајњих видео-документараца на њему железнице. Најчешће снима на њујезу од моста на Колубари до станице Словац. Када је киша, завуче се у неки њошак и стирљиво чека њујнички воз све док се њарништура, након њроласка на излазној скрејници, дефинитивно не изуби из кадра. Небројено њуја забележио је композицију вожњу на линији Лајковац – Ваљево из кабине локомотиве, што љубишљели железнице, уосшлом, моју и њолегдашњи на његовом YouTube каналу њде је, иначе, архивирано њреко 500 видео-снимака са различитих њружних деоница.

Врло брзо су ме именовали за шефа КМ деонице у станици Пријепоље теретна и одмах упутили у Санџак, па сам тако већ у 25. години живота, фактички без икаквог



Велимир Веља Јагодић на радном задатку

Почев од железничара како стоје нпр. поред струга у лајковачкој ложионици, па све до обимне фото-документације основних средстава за рад коју смо касније ревностно послагали у картотеку матичне секције са свим техничким појединостима и евентуалним изменама – прича за „Пругу“ велемајстор железничке фотографије Велимир Веља Јагодић.

Од августа 2017. године, популарни Јага је у заслуженој пензији. Када неко на барској прузи проведе безмало 40 година, па успут још и најважније догађаје на отвореном колосеку ексклузивно забележи, нема се за таквог шта рећи осим да је и ван службе вредан сувог злата. Тешко је данас чак и замислити професионалца који би овом Лајковчанину могао парирати по фотографској архиви са наших пруга. Због свега поменутог, Јага не само да је аутентични хроничар српских железница с краја 20. века, он је и на маркетиншком плану готово авангардан, иако о себи на такав начин вероватно никада није размишљао.

Довољно је, међутим, чак и површно погледати његов YouTube канал („Фото Јага“) и истог тренутка схватити да су све даље расправе на тему железнице, бар у његовом случају, потпуно беспредметне.

Редакција листа „ПРУГА“ позива колегу Јагодића да достави неке од фотографија, по сопственом избору, како бисмо их поделили са нашим читаоцима!



А. Ранковић

Зрењанин

Бисер у срцу банатске равнице



Градска кућа

ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

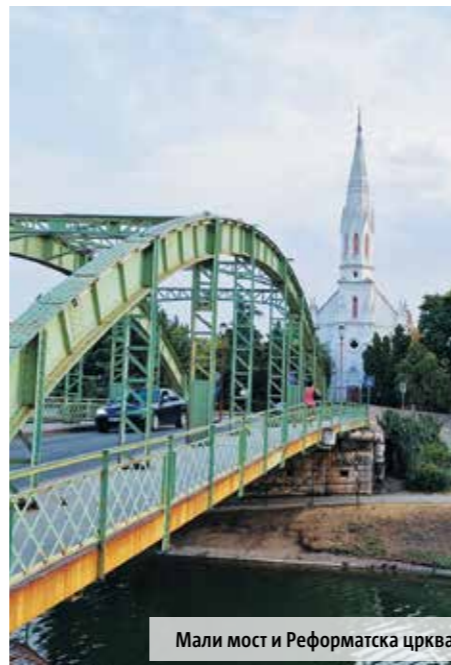
Мада је већ неко време изузетно компликовано, па чак и стресно стићи возом у Зрењанин, труд ће вам се, напослетку, дефинитивно исплатити. Нажалост, данас се до Зрењанина може допутовати једино преко Суботице и Кикинде. Правац према Панчеву је и даље без путничких возова, што због неремонтоване деонице од Зрењанина до Орловата, што због честог заузећа пруге теретним композицијама. Ипак, када након силних транспортних перипетија коначно стигнете у овај равничарски град, а затим централним улицама наставите шетњу поред историјских грађевина 19. века, доживећете истовремено раскошну лепоту и шарм највеће банатске вароши. Непосредна близина Бегеја, који споро кривуда између два дела града, предивна шеталишта и неколико паркова чине посебан доживљај не само за Зрењанинце, већ и за многобројне туристе који овај град најчешће посећују у време традиционалних туристичких манифестација („Дани пива“, прим. аут). Од главног градског трга којим доминира споменик Краљу Петру Првом Карађорђевићу, долази се до Народног музеја, једне од најзначајнијих културних институција у граду. У близини је већ пре-

познатљиви „Мали мост“, саграђен 1904. године од металних елемената у румунској челичани Решица, а за који причају да је пројектован у чувеном Ајфеловом бироу. На главном тргу налази се и Градска кућа, саграђена давне 1820, а касније (1887) реконструисана у свој данашњи изглед. Од сакралних објеката у ужем градском језгру свакако треба обратити пажњу на православну Саборну цркву посвећену Успењу пресвете Богородице, а затим и на Римокатоличку катедралу посвећену Светом Ивану Непомуку, уједно и катедралну цркву Зрењанинске бискупије. Поменимо још и храм Ваведења Пресвете Богородице, Цркву Светог Архангела Михаила (тзв. Руску цркву), Пијаристичку цркву, Реформатску цркву, те Словачку евангелистичку цркву, односно, манастир Свете Меланије Римљанке који се налази на ободу града.

Гастрономија

Поред познатог пива и чувених пивница, у граду на Бегеју постоји више ресторана који чувају вишевековну гастрономску традицију, пружајући гостима храну

спреману углавном по традиционалним рецептурама. Двадесетак ресторана широм центра пружају врхунску услугу, а међу најпознатијима свакако спадају „Четир коња дебела“, „Александар“, „Трофеј“, „Стара пивница“, „Романса“, „Три сома“, „Златни клас“...



Мали мост и Реформатска црква

Железница присутна још од 19. века

Новија историја Зрењанина, некада Бечкерек, везана је за почетак 18. века, тачније од доласка Аустријанаца. Нагли процват овај град доживљава у време владавине Марије Терезије, која је вршила интензивну колонизацију становништва, исушујући притом и огромне површине мочварног земљишта, чиме су касније створене респектабилне житне оранице. У то време Бечкерек је добио водену везу каналом до Темишвара и убрзо постао значајан привредни центар. У другој половини 19. века у Бечкерек из правца Кикинде стиже железница. Тиме је преко Сегедина и Будимпеште, коначно, успостављена директна веза са остатком Европе. Доласком возова и развијањем речног саобраћаја, читав овај крај почиње нагло да се развија. До краја осамдесетих година прошлог века зрењанинска станица била је једна од веома фреквентних, како по броју путника, тако и по превезеној роби. Распадом бивше Југославије и гашењем многих предузећа зрењанинска станица почела је полако да замире.

Важне културне установе у Зрењанину

Зрењанински народни музеј налази се на почетку Суботићеве улице, у центру града. Унутар збирки, у пет различитих одељења музеја постоји више од 33 хиљаде музејских предмета и експоната. Музеј током године посети преко 80 хиљада посетилаца, међу којима је највише ученика и организованих група. За најбољи музеј у Србији проглашен је 2006. године.

Градска народна библиотека "Жарко Зрењанин" једна је од значајнијих културних институција. Тренутно има више од 150.000 наслова, а организационо функционише кроз позајмно, научно и завичајно одељење, клуб књиге и издавачку делатност. Годишње пласира већи број нових наслова, организује промоције различитих публикација, као и тематске књижевне вечери.

Историјски архив познат је по својој богатој архивској грађи са простора средњег Баната. Најстарији примерци потичу још из 16. века. Ту су драгоцене повеље, уникатне књиге, али и ретка документа из времена Марије Терезије. У архиву се често организују тематске изложбе које се приређују у Изложбеном салону.

Народно позориште "Тоша Јовановић" је са својом драмском, камерном и луткарском сценом изузетно цењено у војвођанском културном миљеу. Луткарска



Споменик Петру Првом Карађорђевићу

сцена је у самом врху међу луткарским позориштима у Србији и до сада је освојила више од 300 награда на фестивалима у земљи и иностранству. Није наодмет поменути и то да је Бечкерек још давне 1839. године добио прво позориште. Током 1846. године почела је са радом Гимназија, а 1847. и прва градска штампарија.

Како данас стићи у Зрењанин?

Иако је прва железничка композиција стигла у Зрењанин пре готово 140 година, шински путнички превоз према престоници, али и највећем делу Србије, скроман је и нередован за трећу деценију 21. века. Данас се редован железнички

саобраћај са зрењанинске станице одвија искључиво према Суботици (један пар возова), односно, Банатском Милошеву и Кикинди (три пара). Недавним ремонтом колосека од Кумана до Банатског Милошева, време путовања од Зрењанина до Кикинде се скратило, па се на овој релацији углавном путује до 90 минута. Возова према Панчеву и Београду и даље нема. Разлог лежи у оптерећености станица теретним транзитним композицијама и то на делу пруге од Панчева до Орловата. Што се тиче деонице Орловат – Зрењанин, она је већ годинама предвиђена за ремонтовање, али се на њој до данас није озбиљно интервенисало.

Ј. Вебер



Зграда Суда

Гаврило и Раде Симиновић

Привржени фудбалу и железници



Иако их деле једва две године, Гаврило (7) и Раде (5) своје спортске обавезе схватају на ретко виђен начин. Симпатични малишани из Новог Сада, синови колеге Жарка из компаније „Србија Воз“, већ неко време тренирају заједно у овдашњој школи фудбала („Динамо“), не кријући да су обојица велики навијачи „Партизана“. Старији Гаврило фудбал тренира пуне три године, млађи брат Раде има тек нешто више од годину дана „фудбалског стажа“. Поред травнатог терена и лопте, Симиновићи су веома привржени и железници. Путовања новим српским возом („Соко“) ови дечаки сматрају највећом и најзбудљивијом забавом, што посебно радује оца Жарка, актуелног шефа Секције за СКП Нови Сад. Његова два фудбалска аса редовни су на тренинзима, па за уложени труд често стижу похвале од тренера. Обојица су увек на терену када се играју важне утакмице. Синови покаткад заиста не могу, вели Симиновић, „ока да склопе“ од силног ишчекивања да са другарима пикају лопту

Станица Панчево варош

Одушевљени малишани испраћали возове

Двадесетак малишана из панчевачког дечијег вртића „Славуј“ посетили су почетком новембра железничку станицу Панчево варош. Васпитачице су малишане довеле по њиховој жељи, а некако се подесило да су на станицу дошли управо у време када је улазио путнички воз који је саобраћао из Вршца за Београд. Из безбедносних разлога малишани су воз дочекали и испратили испред саме станичне зграде, али то никако није умањило њихов фасцинантан осећај који су имали гледајући како воз долази на станични перон. Путнички воз пун путника је уз писак

у паркићу. Често остану у дворишту и после тренинга. Ништа се у том смислу, тврди он, није променило чак ни од ове јесени, мада је Гаврило 1. септембра кренуо у први

Доласком Николине, штренизи у другом плану

Од 22. октобра ове године, Гаврило и Раде нешто ређе долазе на штренине, мада је то, кажу, само још неко време. Рођење мале Николине, фудбал и железницу, привремено је турнуло на „сјоредни колосек“. Браћа су толико заокуљена малом сестрицом да је, бар за сада, све друго од сјоредног значаја. Мушки штрио Симиновића са несјирљивом ишчекује насјирљивом Свејско штренизи у фудбалу. До шрвог меча у Кашиару буквално се броје сјире, а браћа увелико скупљају сличнице фудбалера не би ли блаовремено комјентирали албум. Оштра Жарко на шрвом мести жули да им синови буду добри и леио васјиршани људи. Према његовом мишљењу, школа ће шоред фудбала и железнице увек биши на шрвом мести. Сјире и друје шрекујације, лако се моју шклоиши. Пошребно је само да се шире штрениски жули.

разред основне школе. Раде још увек иде у вртић „Бубамара“.

„Што се тиче тренинга за тај узраст, школа фудбала „Динамо“ има посебне програме, засебне фудбалске терене скраћених габарита, како за тренинге тако и за утакмице. Ипак, у последње време чести су њихови доласци и на новоуређену но-

восадску железничку станицу, каже за „Пругу“ отац Жарко који је у највећој мери „кривац“ за дечију безрезервну љубав према возовима.



Жарков отац Веселин, данас је шеф Секције за инфраструктуру чвора Нови Сад и помоћник директора пројекта на изградњи нове пруге Нови Сад – Суботица. Обојица су, каже наш саговорник, доводили клинче на станицу чим су малишани проходали. Упућени тврде да чак ни деда Веселин, никада својим пуленима није посебно указивао на предности железнице, нити им је на било који начин сугерисао да баш возове треба волети. Једноставно, Гаврило и Раде су одувек били фасцинирани челичним грдосијама без обзира да ли их гледају како улазе на станичне колосеке или тек у даљини чују писак локомотиве уз препознатљиви звук клопарања точкова по шинама. Народна изрека, да ивер не пада далеко од класе, у случају фамилије Симиновић вишеструко је потврђена.

Ј. Вебер



Ј. Вебер

Визуелне уметности и дизајн

Добитница бројних признања у области дизајна и уметности

Међу нашим колегицама и колегама запосленим на железници постоје многи који су уметнички надарени и постижу запажене успехе на том пољу и за то добијају бројна признања.

Једна од њих је Марина Миловановић Кушић, која ради у Медија центру „Железнице Србије“ на пословима графичког дизајна и техничке припреме. У претходном периоду, девет година провела је у Новинско-издавачком предузећу „Желнид“, које је било у саставу „Железнице Србије“, на радном месту графички дизајнер, а касније на месту руководиоца Дизајн студија.



Многобројна реализована идејна решења за српске железнице

У том периоду успешно је сарађивала на пројектима са министарствима саобраћаја, финансија, здравља Републике Србије и Градом Београдом. У оквиру сарадње са Министарством унутрашњих послова републике Србије била је аутор визуелног идентитета за кампању „Људи нису роба“, које је оцењено као најбоље решење на европској конференцији посвећеној борби против трговине људима у Бриселу.

Највећи број реализованих ликовно-графичких решења урадила је за „Железнице Србије“, од којих се издвајају: идејно решење плаката за кампању о безбедности на путним прелазима *Ојрез! Изабери животи!*, ликовно-графичка решења *Interrail kartica*, идејно решење билборда који

су постављени на железничким станицама у Србији, идејно решење Rail plus kartice и идејно решење Srb plus kartice.

Марина је радила визуелни идентитет за Прву регионалну конференцију – Енергетска ефикасност железнице у функцији одрживог развоја, на којој су учествовали представници Међународне железничке организације UIC и CER, Европске банке за обнову и развој, „Сименс“ и многе друге компаније, као и тотал дизајн за Прву радионицу заштите животне средине у југоисточној Европи, која је одржана у Београду у сарадњи „Железница Србије“ и UIC-а.



Марина активно излаже ауторске радове на домаћим и иностраним изложбама и од 1992. године до сада има преко 200 колективних изложби и више од петнаест ауторских пројеката. Добитница је многобројних награда за рад у области дизајна, уметности, културе и едукације деце и омладине, од којих издвајамо награду Музеја примењених уметности, плакету на Светској изложби керамике у Окленду, награду УЛУПУДС-а за стваралаштво и др.

Најлепше време у свом уметничком раду Марина проводи у свом студију у оквиру кога одржава часове цртања, сликања, вајања и керамике.



Изложба „Београд – град у коме стварам“ је ауторски пројекат Марине Миловановић Кушић који се одржава сваке године почев од 2014. године и окупља велики број уметника. Ове године поменута изложба је одржана у галерији Дома Војске Србије у септембру, а Марина је представила је свој рад – скулптуру у комбинованој техници (порцелан и дрво) под називом „Душа београдских шума“.

В. Гојић Вучићевић



Амбуланта Завода у Пословној згради српских железница

Пораст акутних респираторних болести



Број пацијената са акутним респираторним болестима већ извесно време је у сталном порасту. Према речима лекара запослених у нашој „ЖТП амбуланти“ (Пословна зграда српских железница), један од највећих проблема је управо ограничено време за преглед пацијената. Углавном се ради о терминима који у просеку трају 6 до 7 минута, мада је и само заказивање прегледа, такође, лимитирано (у просеку до 10 минута).

У Пословној згради постоји амбуланта опште медицине у којој има више од 2.000 здравствених картона што запослених железничара, што чланова њихових породица, али и осталих грађана престонице.

„Неретко имамо и хитне случајеве у згради, па тада прекидамо са радом у амбуланти и излазимо на терен. Обично су то нагли скокови притиска (хипертензије), падови притиска, колапси, епилептични напади, као и бројни неуролошки, кардиолошки, односно, гастро-интестинални проблеми“, каже за „Пругу“ **др Ивана Лазаревић**.

Поред редовно заказаних пацијената, у амбуланту се долази и без заказивања.

Углавном су то отпусти из болнице, различите повреде, покаткад, болна стања



коштано-мишићног апарата. Према речима медицинске сестре **Младенке Бојић**, дешава се да запослени у амбуланти не изађу свима у сусрет јер осим пацијената који се морају моментално прегледати, долазе често и они који нису хитни, а притом нису заказани.

„Тренутно је у порасту број акутних респираторних болести (корона, вирусне инфекције итд), што и очекујемо у овом периоду године. Истина, неочекивано је порастао број повреда (преломи и напрснућа костију екстремитета), мада смо евидентирали и константан раст новооболелих од малигних и душевних болести“, истиче **др Ивана Лазаревић**.

„На дневном нивоу се прегледа око 40 пацијената, уз два до три превијања. У 10 случајева смо ургентно интервенисали, а одрадили смо и пет имунизација против сезонског грипа. Вакцина за сада има довољно“, каже Младенка Бојић.

Будући да је инфекција корона вирусом

Сћручна и смирена

Мада је зайослена већ 15 година у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, **докторка Ивана Лазаревић**, од 2013. године, пацијентима са којима смо имали прилике да разговарамо нарочито истичу њену смиреност, не пројаштајући при том да најлакше да је др Лазаревић изузетан сћручњак у својој области.

и даље актуелна, све је више пацијената са респираторним тегобама (повишена температура, кашаљ и бол у грлу). Они се упућују у Ковид амбуланту Завода, која ради од 7 до 22 часа.

Б. Радојичић



Новитети у физикалним процедурама

Шок вејв (shock wave) за болна стања

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ добио је недавно модеран уређај који се користи у ортопедији, физикалној терапији и спортској медицини за лечење различитих индикација које су узрок акутним или хроничним боловима.

О каквом је апарату реч, разговарамо са **примаријумом др Филипом Гојковићем, специјалистом физикалне медицине са рехабилитацијом** из наше здравствене установе.

„Шок вејв терапија јесте терапија ударним таласима која представља употребу звучног (акустичног) таласа високе снаге и ниске фреквенције у третману различитих стања и обољења коштано-мишићног система“, каже за *Пругу* др Гојковић.

„Као агенс, у физикалној терапији користи се десетак година и примарно је замисљен као алат за разбијање калцификата – накупине калцијума у ткивима“, каже доктор и објашњава да се с временом поље индикација ширило, као и да ефикасност саме терапије зависи од

Упорасту „сезонске шееобе“

Промене времена, атмосферској припадности и повећање влаге с јесени, нарочито почетком зиме утичу на појаву болова у зглобовима и мишићима и на појоршање реуматских обољења. Ове шееобе јављају се како код старије, тако и код радно активне становништва.

„Да би се избејеле ове неуритисности потребно је крећане у оквиру појединачних могућности свакој пацијенту, збогом посебно наглашава се исхрана у појашању, посебно ако се има у виду да смо ми као нација појазни и да појазности утиче и на коштаномишићни, али и на кардио-васкуларни и ендокрини систем“, саветује др Гојковић и најлакше да је најближе да се пацијентима са појазом шееоба јаве свом лекару.



апарата, правилног одабира параметара, учесталости терапије и комбиновања са другим физикалним процедурама.

„Индикације за апликацију шок вејв таласа су: упала ахилове тетиве, петни трн, плантарни фасцитис, калцификати, карпални тунел, артроза колена, упала илиотибијалног тракта, бол у препонској регији, бол у задњој ложи, бол у рамену, пателарна тендопатија или „скакачко колено“, затим тениски лакат и тригер тачке“, каже др Гојковић и упозорава да ипак нису сви пацијенти кандидати за примену овог „моћног“ апарата.

„Шок вејв је контраиндиковано примењивати на одређена ткива као што су очи и околно ткиво, миокард, кичмена можина, бубрези, јетра, затим код поремећаја у крви, проблема коагулације или употребе коагуланаса, код полипа, у трудноћи, код тромбоза, тумора, полинеуропатије, акутних запаљења, или у близини великих нервних снопова, крвних судова, кичмене мождине или главе, као и код деце.“

Према речима доктора Гојковића, терапија шок вејвом није инвазивна, а пацијенти могу осетити благо пулсирање на месту примене апарата. Интензитет, фреквенција ударних таласа и дужина трајања третмана одређује се и прилагођава сваком пацијенту. „За санирање повреда и болних стања неопходно је урадити више третмана у континуитету“, објашњава др Филип Гојковић.

Б. Гордић



Завод за здравствену заштиту радника "Железнице Србије"

Настављају се бесплатни превентивни прегледи

Сваке друге суботе у месецу Завод за здравствену заштиту радника "Железнице Србије" организује бесплатне превентивне прегледе за грађане са територије ГО Са-



вски венац. Заинтересовани пацијенти су до сада имали већ три прилике да провере своје здравствено стање и то без упута или здравствене књижице.

„Током бесплатних прегледа грађани наше општине могли су да ураде скенер ока који подразумева дијагностику глаукома (дегенерација жуте мрље), дијабетичне макулопатије и других патолошких стања очног дна. Обављан је и преглед испитивања слуха на апарату Interacoustics Eclipse (EP15-VEPM; TEOAE), који пружа могућност да се пацијент комплетно аудиолошки обради, што је веома битно у дијагностици и даљем лечењу“, каже за „Пругу“ **Јасмина Зарић, главна сестра Завода за здравствену заштиту радника "Железнице Србије"**, и додаје да су пацијентима са опструкцијом плућа и отежаним дисањем били омогућени и прегледи за дијагностификовање промена на плућима (дифузија са спирометријом).



Током ових превентивних прегледа у Заводу прегледана су 53 пацијента, а према речима главне сестре, наведени прегледи су веома специфични, трају дуго и захтевају нарочиту пажњу лекара и медицинског особља које их обављају.

Завод за здравствену заштиту радника "Железнице Србије" наставиће и у наредном периоду са организовањем бесплатних прегледа како би се грађанима скренула пажња на важност превенције, односно, ране дијагностике у очувању здравља.

А. Стојковић

Почела вакцинација железничара против грипа

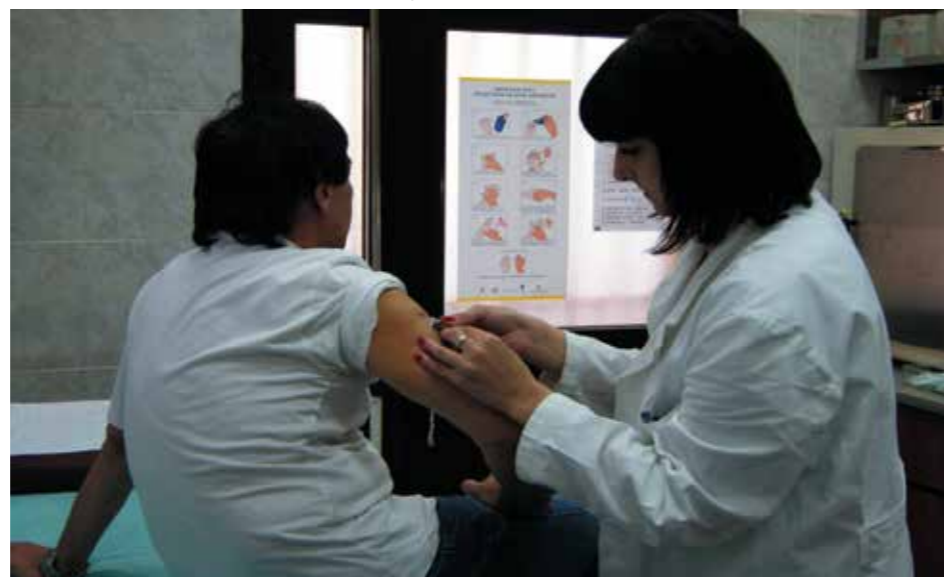
Заштитите се на време

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ добио је три хиљаде вакцина против грипа које су дистрибуиране у 16 амбуланти ове медицинске установе широм земље. Имунизација се обавља Vaxigrip Tetra вакцином произвођача Sanofi Pasteur.

- Вакцина је четворовалентна и садржи инактивисане фрагменте вируса, два типа А и два типа Б, казала је за наш лист **др Гордана Стамболић Шумоња, епидемиолог у Заводу**, наводећи притом да се вакцина даје по уобичајеној процедури.

Вакцина против грипа препоручује се хроничним болесницима, затим, онима који имају кардиоваскуларне проблеме, те, бубрежним, плућним болесницима и осталим пацијентима са ослабљеним имунитетом.

Према речима наше саговорнице, веома је важно да вакцину приме сви грађани старији од 65 година, односно, труднице, здравствени радници и запослени у јавним службама. Контраиндикације за примену вакцине су: акутна инфективна болест, висока температура, алергија на јаја и лек neomycin.



- Имунитет после примене вакцине се развија за две до три недеље и ефикасност је од 60 до 80 посто, а ако вакцинисани пацијент оболи од грипа, онда се обољење развија са благом клиничком сликом. Поствакцинални имунитет траје око шест месеци“, објашњава др Шумоња.

Особе које желе да приме вакцину против сезонског грипа, најпре морају да

се јаве свом изабраном лекару, јер само прегледани пацијенти могу добити налог за апликацију. До сада је дато 2.846 доза против сезонског грипа, а према речима за послених колега у Заводу, интересовање за ову вакцину је велико.

А. Стојковић



ОТИФ – Међувладина организација за међународне превозе железницама

Одржано треће заседање



Уз подршку Министарства саобраћаја Уједињеног Краљевства, ОТИФ је одржао треће заседање своје ad hoc Комисије за правна питања и међународну сарадњу у Лондону од 4. до 6. октобра 2022. Ова Комисија основана је на период од три године (2021-2024) како би се бавила припремом нацрта измена и допуна Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF), пружала правне савете на сопствену иницијативу или на захтев органа ОТИФ-а, промовисала и олакшавала функционисање и имплементацију COTIF-а, вршила оцену правних инструмената и доносила одлуке о сарадњи са другим међународним организацијама и удружењима.

Једна од главних тема састанка и најважнијих задатака ове Комисије је израда дугорочне стратегије ОТИФ-а која ће, између осталог, поставити оперативне циљеве Организације са намером да се допринесе хармонизацији постојећих различитих међународних железничких правних система, да се промовише примена COTIF-а на што већем географском простору, као и да се настави развој правног оквира ОТИФ-а узимајући у обзир иновације и технички напредак.

У циљу јачања међународне сарадње и транспарентног укључивања заинтересованих страна у рад ОТИФ-а, међународним удружењима од значаја за железнички сектор, високошколским уста-

ОТИФ је међувладина организација посвећена међународном железничком транспортном развоју и развоју јединствене железничке путне мреже у циљу повезивања земаља Европе, Азије и Африке. Активна је од 1893. године и најстарија је међународна организација у овом сектору. Тренутно броји 50 држава чланица, међу којима је и Србија, и једној придруженој члана.

новама, универзитетским професорима, истраживачима и стручњацима у области железничког транспорта, омогућено је да добију статус регистроване заинтересоване стране ad hoc Комисије за правна питања и међународну сарадњу. Од усвајања препоруке којом се регулише овај статус на заседању у априлу ове године па до заседања у Лондону, овај статус добило је шест међународних удружења, један универзитетски професор и три стручњака за железнички транспорт.

Присутни представници такође су имали прилику да учествују у панел дискусијама на тему прописа о коришћењу електронског товарног листа и могућношћу коришћења преносивих транспортних докумената у железничком транспорту. Као увод у ову дискусију послужили су резултати истраживања на ову тему спроведених у јулу ове године међу државама чланицама ОТИФ-а.

Извор: Дирекција за железнице
Фото: ОТИФ



Линија Сарајево–Бањалука–Загреб још није економски оправдана

Међународна линија на "чекању"



Три регионална железничка оператера, "Железнице Републике Српске" /ЖРС/, "Железнице Федерације БиХ" и "Хрватске жељезнице", за путнички превоз разматрала су могућности успостављања међународне железничке линије на релацији Сарајево–Бањалука–Загреб која, према показатељима, још нема економску оправданост. На састанку, одржаном у седишту Управе "Железница Републике Српске" у Добоју, изражена је спремност сва три железничка оператера да се у наредном периоду, чим буду испуњени сви техничко - технолошки предуслови за успостављање међународног железничког саобраћаја, наставе разговори и активности на регионалном повезивању

путничког саобраћаја. Вршилац дужности извршног директора Послова операција ЖРС Младен Божић рекао је да је на састанку са друга два оператера услашено да тренутна расположивост железничким вучним и вученим капацитетима сва три железничка оператера, стање инфраструктуре, као и показатељи анализа економске оправданости и исплативости, још нису достигли неопходан ниво за успостављање ове међународне линије.

„Детаљно смо са колегама из „Железница ФБиХ“ и „Хрватских жељезница“ размотрили све техничко-технолошке предуслове, комерцијалне основе и исплативост, као и тренутне потребе за успо-

стављање међународне линије Сарајево–Бањалука–Загреб“, изјавио је Божић.

Када је реч о путничком, али и теретном саобраћају, он је указао да је неопходна обнова железничке инфраструктуре, подизање квалитета услуга скраћењем времена путовања, као и набавка нових возних средстава која би могла да апсорбују обновљену инфраструктуру у будућем периоду. Помоћник извршног директора за превоз путника у Пословима операција ЖРС Небојша Лујић рекао је да је неопходност набавке возних капацитета, обнове инфраструктуре и суфинансирање будућих међународних линија од кључног значаја за увођење међународних железничких линија.

„Тренутна неисплативост увођења међународних линија јасно се огледа и у статистици из 2016. године када су брзи возови на релацији Сарајево–Бањалука–Загреб на годишњем нивоу превозили 20.282 путника, што по возу износи око 28 путника“, навео је Лујић.

Он тврди да је рачуница јасна, да цена карте плус број превезених путника указује на огромне трошкове за железницу и тренутну економску неоправданост и неисплативост увођења међународне линије.

Извор: Срна
Приредио: С. Јочић

Из наше фотоархиве

Путнички воз из Миљевине за Фочу



Краљевина Југославија је током тридесетих година прошлог века ујурбано радила на повезивању Херцеговине са Београдом и Сарајевом новим правцем преко Устипраче и Фоче. Планирано је било да пруга иде тим правцем даље преко Миљевине до Билеће и Требиња одакле је већ постојала пруга ка Хуму, Дубровнику и Боки Которској. Изградњом

ове трасе путовање би се у односу на тадашњу руту скратило за око 200 километара. Пруга Устипрача – Фоча била је завршена и предата у саобраћај 17. септембра 1939. године. Планирано је да се градња настави и до Миљевине, али је почетак Другог светског рата то спречио. Након завршетка рата, нова власт је проценила да је градња алтернативне пруге ка Јадранском мору неисплатива, те се одустало од тог пројекта. Међутим, због потребе рудника у Миљевини, крајем педесетих година прошлог века донета је одлука да почну радови на деоници до Фоче у дужини од 14 километара. Пруга је изграђена и пуштена у саобраћај 1. јула 1962. године. Пруга је била од великог

значаја за овај крај јер је поред директне везе са Сарајевом и Београдом она омогућавала и превоз веома квалитетног мрког угља из тамошњег рудника. Путници су из Миљевине могли путовати до Фоче и даље преко Устипраче и Вишеграда до Београда све до 1. априла 1976. године, када је пруга укинута за саобраћај. Годину дана касније укинута је и пруга од Фоче до Устипраче. На фотографији коју је 26. августа 1971. године снимиио Херберт Штмлери, љубитељ железнице из Немачке, приказан је полазак путничког воза број 837 из станице Миљевина за Фочу. Воз је у станици Фоча имао везу са директним моторним возом за Сарајево.

Ј. Вебер

"Монтекарго" и „Железнички превоз Црне Горе“ профитирали за пола године

Повећан обим превоза и робе и путника

Доминантни приходи "Монтекарго" односе се на пружање железничких услуга превоза различитих врста робе. Основна делатност „Железничког превоза Црне Горе“ јесте превоз путника у железничком саобраћају. Државно - железничко предузеће „Монтекарго“ зарадило је од почетка ове године до краја јуна 386 хиљада евра, што је знатно бољи резултат у односу на упоредни резултат из прошле године, када је компанија пословала са губитком од 1,27 милиона евра. Како се наводи у извештају о управљању компаније за целу 2022. годину очекује се добит од 1,08 милиона евра. У првом полугодишту приходи од продаје су износили четири милиона евра, дупло више него лане, док су остали приходи од пословања били 415 хиљада евра.

Што се тиче расхода, на трошкове пословања је отишло два милиона евра или скоро 600 хиљада евра више него 2021. године. Уз то, на зараде и остале

накнаде је издвојено 1,84 милиона евра, што је незнатно мање у односу на годину раније. Компанија је на крају марта имала акумулирани губитак од 8,33 милиона евра, за 285 хиљада мањи него на исти период годину раније, док је капитал предузећа 10,63 милиона евра, а имовина је процењена на 15,79 милиона. Доминантни приходи „Монтекарго“ односе се на пружање железничких услуга превоза различитих врста робе.

„На основу свеобухватне анализе тржишта и конкуренције, оцене негативних утицаја на одвијање железничког робног саобраћаја, као и стања транспортних капацитета, током пословне 2022. године очекује се повећање обима превоза роба за 140 одсто и повећање прихода по том основу за 145 одсто, што ће резултирати исказивањем позитивног резултата у пословању (добити) у износу од 1,08 милиона евра“, наведено је у извештају.

Осим "Монтекарго", још једно државно предузеће „Железнички превоз Црне Горе“ пословало је позитивно у првом полугодишту. "Железнички превоз Црне Горе" је за првих шест месеци остварио профит у износу од 231 хиљаду евра, што је скоро пет пута више него лани. За тај период од продаје је остварено 1,23 милиона евра прихода или 517 хиљада више него прошле године. Додатних 3,10 милиона остварено је од осталих прихода.

Укупни расходи су износили 4,02 милиона, од чега се на зараде односила готово половина тог износа. Након ових резултата, "Железнички превоз Црне Горе" је на дан 30. јун имао укупни нераспоређени губитак од 26,77 милиона евра. Стална имовина компаније вреди 23,78 милиона, док је капитал 14,33 милиона евра.

Извор: Vijesti.me
Приредио: С. Јочић

Воз повезује Средоземно и Северно море

Најдужа интермодална линија у Европи

Италијанска компанија GTS Rail од 11. октобра увела је најдужу европску директну интермодалну линију од станице Bari Lamasinata на италијанској југоисточној обали до луке Zeebrugge, у северној Белгији. За сада се обавља једно повратно путовање недељно, али је планирано да се у децембру уведу још два. Воз је назван "2SeasTrain" јер повезује Средоземно са Северним морем. Очекује се да ову руту, дугу 2.000 кило-

метара, воз пређе за око 48 сати. Према подацима компаније GTS Rail, 50 одсто терета, који се превози на овој линији, биће храна и пиће. Такође ће бити укључен и превоз дрвета и пластичних материјала, али је услуга превоза отворена за све врсте купаца. Компанија нуди услуге од врата до врата и од терминала до терминала. Када се, од децембра, повратна путовања за ову услугу повећају на три, GTS Rail ће имати

укупно тринаест недељних веза између Италије и луке Zeebrugge. Траса вуче воза организована је преко Швајцарске, где воз преузима швајцарска компанија BLS. Разлог за овакву организацију саобраћаја јесте то што локомотиве италијанске компаније функционишу само на италијанским шинама, због разлика у електрификацији колосека.

Извор: railfreight.com
Приредила: Љ. Богдановић



Архитектонски драгуљ у срцу Београда

Зграда Министарства саобраћаја

По завршетку Првог светског рата Београд постаје престоница новостворене државе, Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Град је из рата изашао опустошен, али и некадашњи, предратни, полуоријентални изглед града није одговарао новим потребама. Осим тога, у периоду по завршетку рата је забележен велики прилив становника. Уочи рата, српска престоница је бројала 90.000 људи, а већ 1921. године је у граду пописано чак 120.000 становника.

Већ 1919. године је формирана је прва комисија са задатком да прикупи идејна решења за израду генералног урбанистичког плана, а 1922. образована је нова, којом је председавао архитекта Ђорђе Коваљевски, овај пут са задатком да најбоља пристигла решења обједини у ГУП. Генерални урбанистички план је усвојен од стране Општине 1923. године, а наредне године га је прихватило и Министарство грађевина. Све је било спремно за планску изградњу једне европске метрополе.

Уређене су бројне улице, изграђене нове, а град се проширио на рачун пољопривредног земљишта на тадашњој периферији. Читаве четврти у којима су се дотада налазиле приземљуше су нестале, а на њиховом месту су никле нове, луксузне вишеспратнице. У ово доба су изграђене многе грађевине без којих се данас Београд не може замислити: зграда САНУ, Универзитетска библиотека, Капетан Мишино здање, Коларчев народни универзитет...

Прва реализација

„Железнички венац“ број 1 од 15. децембра 1932. године доноси крајњак чланак о новоизграђеној згради Министарства саобраћаја. Аутор се украјко осврће на њешкоће око њочейка изградње и висину зајма (70.000.000 динара), а зајим са њоном исјиче да је изграђено архитетонско ремек дело. Са нишја мањим њоном најлашава да је зграда имала телеграфску и телефонску централу, како за локални, њако и за међуградски саобраћај. Из чланка сазнајемо и да је у згради њосијао њросиор за одмор њружної и возної особља, али, најалосиј, не знамо где се он налазио. Сиранке су у зграду моје да уђу свакој радної дана између 11 и 12:30 часова.



Пословна зграда српских железница, фото: А. Пфиџер

Нова држава, нова министарства

У новоствореној држави је, у односу на предратни период, повећан број министарстава како би се задовољиле потребе нове, проширене територије. Дотадашњи простори у којима су била смештена министарства су били недовољни па се приступило изградњи нових објеката.

Градитељи су се определили за стил еkleктицизма и академизма. У ово доба настала је зграда Министарства финансија, архитектонска целина у Улици кнеза Милоша коју чини низ министарстава и зграда Министарства саобраћаја у Немањиној улици у којој се данас налази седиште железничких компанија.

Палата на месту Старе шиваре

Министарство саобраћаја је формирано у децембру 1918. године, а први министар је био Велисав Вуловић. Још 1921. године је донета одлука о изградњи наменске зграде у којој би ово министарство било смештено. Одлуком Министарског савета је предвиђена градња на земљишту у државном власништву на месту познатом под називом „Стара шивара“, у близини железничке станице, у Немањиној улици.

Наредне године је расписан конкурс за нову зграду, а две године касније и конкурс за извођачке радове, али до започињања

радова није дошло будући да су финансијске прилике у држави биле лоше. Средства за градњу су обезбеђена тек 1927. године кроз кредит код Хипотекарне банке, а исте године је расписан и нови конкурс за извођачке радове.

Градња је започета у исте године, али се убрзо испоставило да је терен на којем се зграда градила неодговарајући. Тле је било растресито, а запажен је и велики проблем са подземним водама. Да би се овај проблем решио, одлучено је да се прошире темељне стопе и да се за градњу темеља искористи армирани бетон, као и да се изгради дренажна мрежа испод читаве површине објекта. Радови на изградњи су могли да се наставе. Градња је трајала до 1931. године када су постављене скулптуре, иако су неке просторије у новоизграђеној згради већ биле уселене.

Реституција зграде

Овај важан споменик културе је комплетно реституиран 2020. године. Радови су трајали 36 месеци. Конзервативорски надзор је вршен од стране Завода за заштитну споменика културе града Београда, стручни надзор је поверен Саобраћајном институцији ЦИП, а извођач радова је било предузеће „AS commerce - STAN“.

Изграђена је четвороспратна зграда од опеке, вештачког камена и армираног бетона, правоугаоне основе површине 5.500 квадратних метара са шест унутрашњих дворишта. Унутрашњост зграде је чинило шестсто просторија чија је укупна површина заузимала 16.000 квадратних метара. Била је то највећа пословна зграда у Београду. Главна дирекција Југословенских железница је, 1958. године, изградила мансардни спрат на унутрашњем делу објекта који средишњи део грађевине дели на два унутрашња дворишта. Дограђени спрат ничим није нарушио естетику зграде.

У зграду се уселило Министарство саобраћаја, Генерална дирекција Југословенских државних железница и Дирекција за грађење железница. Осим њих, у згради је заседао и Сенат. Министарство саобраћаја је чинило пет одељења: Опште, Техничко, Бродарско, Саобраћајно-комерцијално и Финансијско одељење, док је Генералну дирекцију чинило осам одељења. Не располажемо податком о броју запослених у Министарству и дирекцијама, али ако судимо по броју одељења, можемо да закључимо да се пројектовањем зграде велике површине није претеривало и да је она заиста задовољавала тадашње потребе.

Највише на оку

У току радова на реституацији зграде, приликом замене прозора који ледају према једном од ауторијама, на првом спрату зграде, откривен је највише урезан у опеке уграђене, једна изнад друге. У тој делу су, ћириличким исаним словима, урезани иницијали „Ф.В“, а у другом делу је урезана година 1929. Према тој години, њију слова и јасним трајовима урезивања закључујемо да је највише настало током градње зграде. Прејисавља се да је „аутор“, вероватно неко од мајстора ангажованих на градњи, као алај користио неку врсту оштрог уклесао у опеку.



Зграда Министарства саобраћаја, Фонд Железничког музеја

Архитектонски бисер

Осим што је својом површином задовољила потребе, зграда Министарства саобраћаја представља ремек дело архитектуре. Грађена је у стилу академизма и сматра се врхунским остварењем овог стила у међуратном Београду.

Грађевина, рад архитекте Светозара Јовановића, има четири слободне фасаде чија је површина декоративно обрађена комбиновањем вештачког камена и малтерисаних површина. На прочељу фасаде се налази колонада псеудокоинтских стубова који носе богато украшен архитрав. Изнад архитрава је постављен троугаони забат чија је површина украшена рељефом са представљања људских фигура.

Изнад забата је постављена сатна кула квадратне основе чију платформу носи девет стубова. Платформа је уоквирена заштитном оградом. Часовници су постављени на три стране, али су видљиви само са стране прочеља чиме је функционалност куле умањена. Кула има више декоративни, а мање функционални карактер.

На бочним фасадама запажамо полустубове изнад којих су смештени забати. Површина ових забата је испуњена рељефима са представом људских фигура које су добро уклопљене у троугаони облик забата. Бочна фасада ка Немањиној улици на средишњем делу сокла, у висини првог спрата, има истурен балкон чији су углови наглашени двома скулптурама мушкарца.

Фасаде су богато декорисане округлом пластиком коју су израдили неки од наших најзначајнијих скулптора: Тома Росандић, Драгомир Арамбашић, Живојин Лукић, Лојзе Долинар и Ристо Стијовић.

Са сваке стране портала ка Сарајевској улици постављене су две скулптуре рађене у вештачком камену које представљају жену и мушкарца.

Женска фигура је огрнута танком драперијом, а на рамену држи крилати точак – знак железнице. Скулптуре је израдио Лојзе Долинар. Изнад скулптура су постављене светилке које држи декорисана метална полула обликована као глава орла која држи фењер у кљуну. Овакве светилке се налазе на порталима свих фасада.

Изнад забата на главној фасади, бочно од сатне куле, смештене су можда најзанимљивије скулптуре.

Реч је о три фигуре Атланта који, међусобно подухваћени лактовима, на својим леђима носе камене кугле. Фасаде према унутрашњим двориштима су без украса.

Ентеријер који одговара спољашњости

Главни улазни фоаје је решен тако што се прво ступа на степениште изграђено од камена. Одатле се, кроз двокрилна врата, улази у простор у којем су смештене портирница, чекаоница и неколико просторија. Слично је решен и улаз из Немањине улице, одакле се, преко степеништа, ступа на одмориште.

Од одморишта полази широко степениште које води до одморишта од којег полазе два степенишна крака којима се стиже до пространог ходника у којем се налазе четири псеудодорска стуба обложена мермерном оплатом.

Између стубова је постављена декоративна ограда израђена од ливене бронзе на којој се запажа мотив грифона. У овом делу зграде су све зидне површине прекривене мермерном оплатом.

Врата која воде у просторије на овом нивоу су двокрилна, израђена од масивног дрвета и украшена. На овом нивоу налазио се кабинет министра саобраћаја, данас је кабинет генералног директора „Железнице Србије“ ад.

Ивана Кнежевић, балкански шампион ветеранских игара

Осветлала образ српским железницама

На недавно одржаним Балканским ветеранским играма у Грчкој, атлетичарка „Инфраструктуре“, Ивана Кнежевић, освојила је златну медаљу, потврдивши тако да је њен такмичарски ниво у дисциплини „бацање копља“ респектабилан као и пре двадесет година. Пребачених 28,9 метара у категорији „жене 45+“ Ивани је било

Железничарка у репрезентацијном дресу бивше Југославије

Колеџница Ивана Кнежевић била је члан репрезентације бивше СФРЈ и СР Југославије више од једне деценије (1990/2001). Наступала је у дисциплини „бацање копља“ за највеће атлетске клубове у земљи (Црвена Звезда и Партизан). Атлетиком се активно бавила од 1986. па све до 2001. године. И данас је, кажу, веома активна на Радничко спортистским играма, где своју екипу најчешће представља у играма одбојка и хакадо. Миљеница железничког сектора данас је и мајка једне Нине, студенткиа прве године Филолошког факултета.

сасвим довољно за златну медаљу, а њеним колегама у Сектору за некретнине, још једну велику радост. Демонстрирајући по ко зна који пут отреситу атлетску снагу када је било најпотребније, Ивана се домогла шампионског пехара оставивши иза себе чак осам такмичарки (из Пољске, Албаније, Словеније, Бугарске и Грчке). Сумирајући за наш лист још увек свежје утиске са Тридесет петих балканских ветеранских игара, она се посебно осврнула на фудбалски стадион „Ираклиса“, место свог великог успеха.

„Спортско такмичење је одржано између 23. и 25. септембра на стадиону „Кафтонзоглу“, који је у међувремену озбиљно реновиран. Поред терена освежена је и атлетска стаза са тартан подлогом. Услови за надметање били су заиста феноменални. Мени је, конкретно, пуно помогло то што су ми колеге дале „ветар у леђа“ баш када је највише требало, истакла је за „Пругу“ железничка хероина, Ивана Кнежевић.

Организација читаве спортске манифестације била је на највишем могућем нивоу, што потврђује и чињеница да су такмичари били смештени у хотелу удаљеном само три километра од стадиона.



Б. Радојичић

Фудбалски клуб „Железничар“ Панчево

„Дизелка“ се пласирала у осмину финала КУП-а Србије

У шеснаестини финала КУП-а Србије, фудбалери панчевачког „Железничара“ победили су на свом терену екипу „Новог Сада“ резултатом 3:0. Тренери обе екипе указали су поверење млађим играчима који су у досадашњим првенственим мечевима имали нешто мању минутажу. Панчевци су се у најновијем одмеравању снага ипак показали као бољи тим. Железничар је повео у 17. минуту после шута Гргића са 20-так метара, а након тога мреже су мировале све до полувремена. У наставку меча Железничар је појачао темпо и за само два минута решио питање победника. У 61. минуту, агилни нападач Зувић се у шеснаестерцу најпре ослободио чувара, а потом прецизним ударцем савладао голмана Новосађана. Само минут касније,

тек што је ушао у игру, Ђорђевић је неодољиво погодио горњи леви угао голмана Новића, што је било и коначних 3:0, више него довољно за пласман у осмину финала. Убедљивом победом, након меча, задовољан је био тренер домаће екипе Томислав Савић.

„Била је ово прилика да пружимо шансу играчима који су били повређени, али и онима са мањом минутажом. Контролисали смо утакмицу од почетка до краја. Ова победа нам много значи на психолошком плану, јер смо показали да у погону имамо доста талентованих младих играча. Окрећемо се сада првенственим мечевима који су нам веома важни“.

Овом победом „Железничар“ наставља борбу на два колосека, па се сад чека жреб

и противник у осмини финала КУП-а Србије. Што се тиче такмичења у Првој српској лиги, панчевачка „Дизелка“ већ неко време бележи добре резултате. У утакмици заосталог 11. кола славили су против Мачве из Шапца резултатом 3:1 и тиме наставили успешну трку за водећом двојком из Београда – екипама „ИМТ“ и „Графичара“.

Ј. Вебер



IZABERITE SAMI

2 DO 12

MESEČNIH RATA PO VAEM IZBORU



KUPOVINOM UZ ADMINISTRATIVNU ZABRANU I **SPORT&BONUS** KARTICU OSTVARITE DODATNE POGODNOSTI.

POTREBNO JE DA SE OBRATITE SVOM OBRAČUNU ZARADA ZA OVERENE OBRASCE ADMINISTRATIVNE ZABRANE

BG: ADA MALL - Buzz, SV - Radnička 9 Arena - Bul. Arsenija Čarnojevića 97a Banjica - Crnotravska 7-9 BEO - Buzz, Extra, SV - Vojislava Ilića 141
 BIG FASHION - Buzz, SV Vinjička 84 Buzz Knez - Knez Mihajlova 2 DELTA CITY - Buzz, Kids, SV - Gagarina 16
 GALERIJA - Buzz, Extra, SV Bul. Vudroa Vilsona 12 UČE - Buzz, Extra, SV - Bul. Mihajla Pupina 4 Extra Borča - Zrenjaninski put bb
 Extra Đeram - Bul. kralja Aleksandra 168 Extra Immo - Gandijeva 21 Extra Roda - Đorđa Stanojevića 35 Extra Stadion - Zaplanjska 32
 Outlet AVA - Astrid Lindgren 13-27 Outlet Banjica - Buzz, SV Crnotravska 4 Outlet Bulevar - Kids, SV Bul. kralja Aleksandra 391
 Outlet Galenika - Batajnički drum 1 Outlet Rakovica - Patrijarha Dimitrija 12 Outlet RUF - Bul. Arsenija Čarnojevića 97v
 Run N More - Uzun Mirkova 10 **NOVI SAD:** Buzz NS Zmaj Jovina BIG FASHION NS - Extra, SV Sentandrejski put 11
 PROMENADA - Buzz, Extra, Kids, SV Bul. oslobođenja 1 NS Centar - Zmaj Jovina 20 NS Centar Kids - Pozorini trg 5
 Ni DELTA PLANET - Buzz, Extra, SV - Bul. Nemanjića 11b Ni FORUM - Buzz, SV Obrenovićeve 42 Ni Medijana - Bul. Medijana 21
 Buzz Kruevac - Vidovdanska 10 Kruevac RP - Extra, SV - Krfska 3 i 33 SV Kruevac - Vidovdanska 18 Extra Kruevac - Vidovdanska 26
 Kragujevac BIG - Buzz, SV Bul. Kraljice Marije 5 Extra Bačka Topola Glavna 21 Extra Lazarevac - STOP SHOP, Železnička bb
 Extra Loznica - Vojvode Miića 1 Extra Mladenovac - Braće Badžaka 2 Extra Sremska Mitrovica - Bul. Konstantina Velikog bb
 SV Čačak - Skadarska 12 SV Jagodina VIVO - Vuka Bojovića bb SV Kikinda - Trg srpskih dobrovoljaca 30 SV Kraljevo - Trg srpskih ratnika 5
 Buzz Kraljevo - Miloša Velikog Extra Kraljevo - Miloša Velikog 4 Leskovac RETAIL PARK - Extra, SV 28. marta bb
 SV Leskovac - Bul. oslobođenja bb SV Novi Pazar - Čerkez Mahala 2 Buzz Novi Pazar - 28. Novembra bb SV Obrenovac - Miloša Obrenovića 36
 SV Pančevo BIG - Miloša Obrenovića 12 SV Pirot - TC PULS, Vojvode Miića bb Extra Pirot - Dragoeva bb SV Požarevac - Trg oslobođenja 1
 Extra Požarevac - Đure Đakovića bb SV Ruma - Glavna 141 SV Smederevo - STOP SHOP, alinačka 58 SV Sombor - Kralja Petra I 12
 Extra Sombor - Kralja Petra I 32 SV Subotica - STOP SHOP, Segedinski put 88 Buzz Subotica - Rudić 1 SV abac - Zapadna transverzala 4
 SV Užice - Dimitrija Tucovića 76 Buzz Užice - Dimitrija Tucovića 99 Extra Užice - Dimitrija Tucovića 46 SV Zlatibor - Miladina Pećinara 145
 SV Valjevo - Uzun Mirkova 2b SV Vranje - Pariske komune 20 Extra Vranje - Kralja Stefana Prvovenčanog 68 SV Vrbas - Marala Tita 56
 SV Vrac - Stepe Stepanovića b SV Zaječar - Trg oslobođenja 20 Zrenjanin BIG FASHION - Buzz, SV - Bija zapad 5
 Extra Zrenjanin - Kralja Aleksandra I Karadorđevića 18 Outlet Indija - Vojvode Putnika bb

