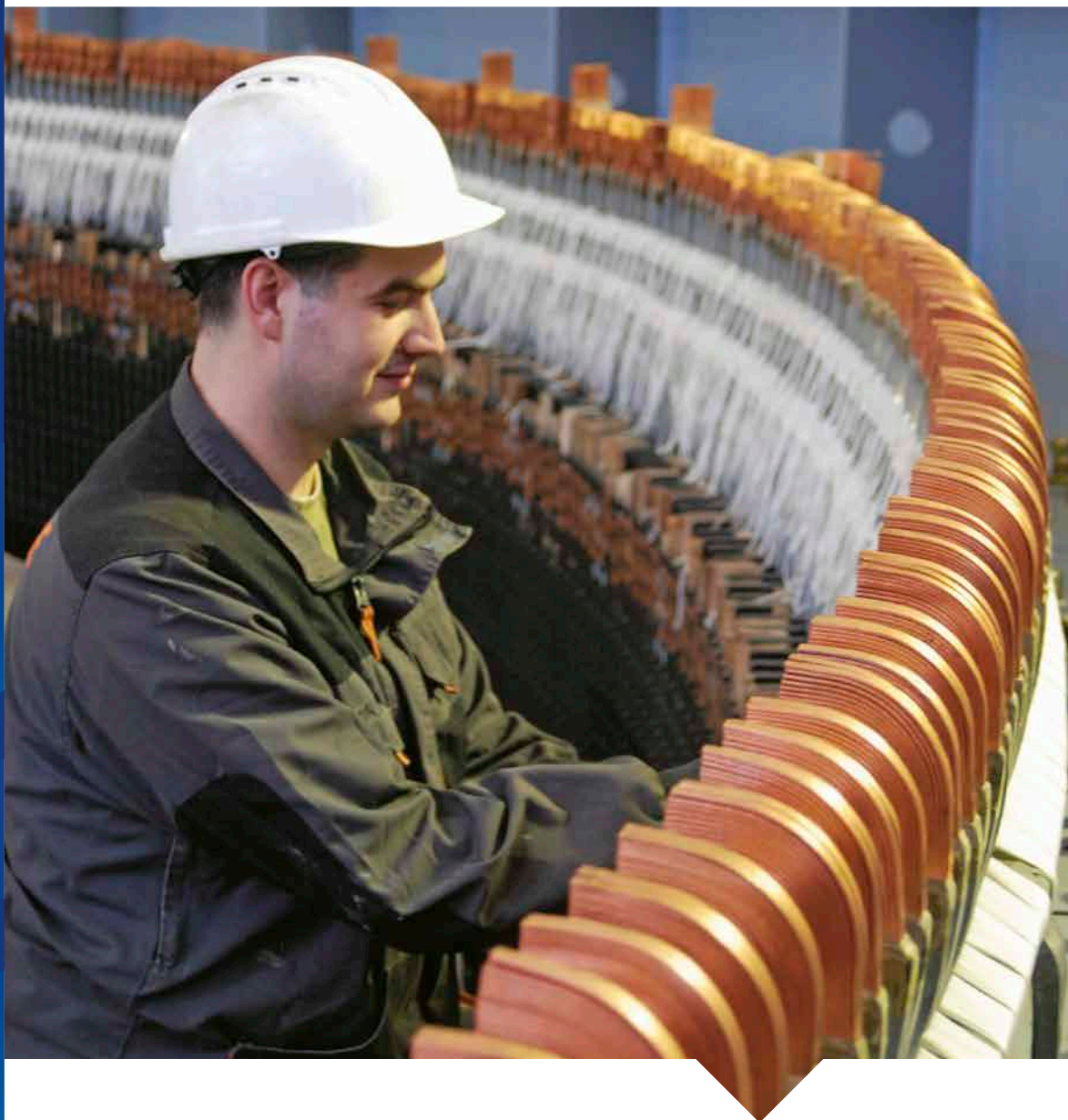




■ Сарадња радника РБ „Колубара“ и ТЕНТ

За сигурнији
киловат-сат током зиме

БРИГА О ЗАПОСЛЕНИМА



ПОШТОВАЊЕ СВАКОГ ПОЈЕДИНЦА И ДОСТОЈАНСТВА
СВАКОГ ЗАПОСЛЕНОГ, УЗ КРЕИРАЊЕ РАДНОГ ОКРУЖЕЊА
КОЈЕ ОМОГУЋАВА РАЗВОЈ ЊЕГОВИХ ПРОФЕСИОНАЛНИХ
И ЛИЧНИХ ПОТЕНЦИЈАЛА

ТАКО РАДИ **ЕПС**

Садржај

05

из епс групе

Потписан Меморандум ЕПС-а и
Електротехничког института „Никола Тесла“
Унапређене научне и стручне сарадње

10

актуелно

Како се ремонтују коловски горостаси
**„Глодар 6“
као пример**

14

Жене на „мушким“ пословима
**Кад нежнији пол
постане јачи**

15

Просторно планирање
**Предуслов одговорне
експлоатације**

16

У посети радницима
електроодржавања Сушаре
Превентива смањује број интервенција

17

Хоби Слободана Петровића,
надзорника за трансформаторе на Пољу „Е“
Крстарењем брзином

19

локални мозаик

Јесењи карневал Предшколске установе
„Ракила Котаров Вука“
Парада маски, костима и мелодија

20

временплот

Седам деценија Железничког транспорта
**„Колубарини“
покретни експонати**



06

На „Западном пољу“ остварени производни планови

Од почетка године готово 10,7 милиона тона угља



08

Сарадња радника
РБ „Колубара“ и ТЕНТ
**За сигурнији
киловат-сат
током зиме**

12

У посети заваривачкој
радионици Поља „Г“
**„Пршти“
на све стране**



импресум

ЕНЕРГИЈА
КОЛУБАРА

ИЗДАВАЧ: ЈАВНО ПРЕДУЗЕЋЕ ЕЛЕКТРОПРИВРЕДА СРБИЈЕ.
ЧАСОПИС ИЗЛАЗИ МЕСЕЧНО

В. Д. ДИРЕКТОРА: **Мирослав Томашевић**, ДИРЕКТОР СЕКТОРА ЗА ОДНОСЕ С ЈАВНОШЋУ: **Звездана Јовановић Поповић**,
РУКОВОДИЛАЦ СЛУЖБЕ ЗА ОДНОСЕ С ЈАВНОШЋУ: **Наталија Живковић**, РУКОВОДИЛАЦ ОДЕЉЕЊА ЗА ИНТЕРНУ КОМУНИКАЦИЈУ: **Ана Павловић**,
ТЕХНИЧКИ УРЕДНИК: **Милош Павловић**, УРЕДНИК ФОТОГРАФИЈЕ: **Милан Цвијетић**,
АДРЕСА РЕДАКЦИЈЕ: **Карађорђева 37, 11550 Лазаревац**, ТЕЛЕФОНИ: **011 785 5086, 785 5089**, Е-МАИЛ: **redakcija@rbkolubara.rs**, WEB SITE: **www.rbkolubara.rs**,
НАСЛОВНА СТРАНА: **Милан Цвијетић**, ЛОГОТИП: **Милош Павловић**,
Први број листа РБ „Колубара“, под називом „КОЛУБАРА“, изашао је из штампе 24. септембра 1960. године. Од 15. новембра 2017. носи назив „ЕПС ЕНЕРГИЈА КОЛУБАРА“

За 62 године непрекидног рада „Лимске ХЕ“ произвеле су више од 36,5 милиона MWh електричне енергије

Систем „Лимских хидроелектрана“ овог 15. октобра обележио је 62 године успешног рада, током којих су четири хидроелектране на Увцу и Лиму произвеле више од 36,5 милиона мегават-сати електричне енергије.

— Пред нама су велики планови, а то је пре свега ревитализација наше најстарије и највеће хидроелектране „Бистрица“. Очекује се и реализација једног од највећих пројеката у електроенергетском сектору, а то је изградња реверзибилне хидроелектране „Бистрица 2“. Све ремонте смо завршили у планираним роковима, погонска спремност је добра, улажемо знатна средства како на инвестиционом плану тако и у текуће одржавање, којим се осигурава стабилна производња — рекао је Предраг Шапоњић, директор „Лимских ХЕ“.

Суша и неповољна хидролошка ситуација ове године утицале су на производне резултате.

— Хидрологија није на завидном нивоу, али надамо се да ће се поправити током јесени и зиме, када очекујемо и пораст нивоа свих акумулација. Због неповољне хидролошке ситуације овогодишња производња знатно је мања него 2021. године, када је забележена друга највиша производња од почетка рада. И поред хидролошких услова, очекујемо да ће план производње бити испуњен до краја године — истакао је Шапоњић. — Све припреме за зимску сезону су обављене на време и спремно је дочекујемо.

„Лимске хидроелектране“, део ЕПС-овог огранка „Дринско-Лимске хидроелектране“, настале су у периоду од 19 година, од 1960. до 1979. године, када су производњу електричне

Поглед на акумулацију „Кокин Брод“



Годишњица уз планове за нова улагања

енергије почеле четири хидроелектране на рекама Увац и Лим. Након завршетка изградње прве хидроелектране на Дрини — ХЕ „Зворник“ 1955. године, започета је градња највеће „Лимске хидроелектране“ „Бистрица“, која је пуштена у рад 1960. године. Први напон од 220 kV у тадашњој Југославији потекао је са сабирница генератора ХЕ „Бистрица“ до разводног постројења 220 kV у Бајиној Башти, а потом далеководом број 204 прослеђен у Београд. За протекле 62 године, до половине октобра 2022. године, ова електрана произвела је 20.275.142 мегават-сата електричне енергије.

Градња ХЕ „Бистрица“ почела је изградњом бране Радоиња на реци Увац. Акумулациони базен Радоиња и машинску зграду ХЕ

„Бистрица“ повезује доводни тунел дужине 8.026 метара, пречника четири метра. Тунел највећим делом пролази кроз масивне и плочасте кречњаке и један је од најзанимљивијих и значајних објеката чија је намена да воду из акумулације доведе до турбина ХЕ „Бистрица“. Приликом пробијања последњих километара тунела, 1958. године догодила се велика несрећа у којој су живот изгубила 32 минера, а током изградње ХЕ „Бистрица“ живот је изгубило још пет радника. Трагедије су обележиле и изградњу хидроелектране „Кокин Брод“, друге на Увцу, која је пуштена у рад 1962. године. На градилишту је било ангажовано око 1.500 радника, а иако је све било механизовано, током изградње живот је изгубило



■ Предраг Шапоњић

њих 15. Сећање на њих заувек је уткано у мисли и осећања свих запослених у „Лимским хидроелектранама“.

Пуштањем у рад и друге електране на Увцу завршени су сви главни радови на објектима хидросистема „Кокин Брод — Бистрица“. ХЕ „Кокин Брод“ произвела је од почетка рада до данас 3.202.332 мегават-сата електричне енергије. ХЕ „Потпећ“ званично је започела редовну производњу 1967. године, док је трећи агрегат пуштен у рад три године касније. Електрана је до сада произвела 10.567.127 мегават-сати електричне енергије. Последња лимска хидроелектрана „Увац“ пуштена је у рад 1979. године и до сада је произвела 2.505.662 мегават-сата електричне енергије. Укупно, „Лимске ХЕ“ произвеле су од почетка рада до 17. октобра ове године 36.550.263 мегават-сата електричне енергије.

Ј. Петковић

Добри и мајстори и инжењери

Имамо завидно добар како мајсторски тако и инжењерски кадар.

Тренутно имамо 111 запослених, последњих година смо подмладили колектив, а један део запослених је отишао у пензију. Ове године имали смо девет јубилараца, од тога троје који 40 година непрекидно раде у „Лимским хидроелектранама“ — рекао је Предраг Шапоњић, директор „Лимских ХЕ“.

Он је захвалио свим запосленима на уложеном труду на одржавању свих објеката и посвећеном раду који је омогућио постизање добрих резултата.

Унапређене научне и стручне сарадње



Мирослав Томашевић, в. д. директора „Електропривреде Србије“ и др Драган Ковачевић, директор Електротехничког института „Никола Тесла“ потписали су 3. новембра Меморандум о стратешкој научно-пословној сарадњи. Овај меморандум је значајан, јер ће ЕПС и Институт „Никола Тесла“ унапредити научно-истраживачку и стручну сарадњу, као и примену научних знања у „Електропривреди Србије“.

Сарадња подразумева научно-истраживачки рад, едукацију, трансфере технологије у електропривреду, подстицање и развој иновација, стварање повољнијих услова за примену научних сазнања и заједнички развој и набавку опреме.

Меморандум је потписан у оквиру Пројекта унапређења иновативности и предузетништва у Републици Србији, који су започели Влада Србије и Министарство образовања, науке

и технолошког развоја, уз подршку Светске банке и Европске уније. Важан аспект овог процеса је унапређење српских научних и истраживачких института, међу којима и Институт „Никола Тесла“. Пројекат је посебно важан јер је неопходно дугорочно, стратешко повезивање Института са најзначајнијим електроенергетским компанијама, као што је „Електропривреда Србије“.

Р. Е.

■ Уручена Повеља са плакетом „Ђорђе Станојевић“

Драган С. Јовановић добитник признања ЕПС-а

Традиционално признање „Електропривреде Србије“ Повељу са плакетом „Ђорђе Станојевић“ за 2022. годину Драгану С. Јовановићу, дипломираном инжењеру машинства, уручио је Мирослав Томашевић, в. д. директора ЕПС-а.

Одлуку о додели донео је Одбор за доделу Повеље са плакетом „Ђорђе Станојевић“, који је именовао Надзорни одбор „Електропривреде Србије“. Награда је знак признања за изузетан допринос у области експлоатације енергетских постројења, повећања ефикасности и економичности у производњи енергије и изузетно залагање у остваривању пословне политике електропривреде у Србији. Драган Јовановић је читаву каријеру провео у систему „Електропривреде Србије“, од приправничких инжењерских дана у ТЕНТ А до одласка у пензију. Својим искуством и ангажовањем успешно је руководио Термоелектранама „Никола Тесла“ и то у периоду економских санкција и НАТО агресије. Директно је учествовао на санацији разорених и оштећених постројења ТЕНТ и организовао рад у ратним условима што је омогућило производњу електричне енергије са минималним прекидима. У току његовог ангажовања на руководећим позицијама у „ТЕ-КО Костолац“ постигнути су изванредни производни резултати у термоелектранама. Свој печат оставио је и као први извршни директор за техничке послове производње енергије после реорганизације ЕПС-а.

У току уговарања и пројектовања блока „Костолац БЗ“ значајно је допринео



■ Јован Деспотовић, Драган С. Јовановић и Мирослав Томашевић

дефинисању техничких карактеристика и технолошких решења и био је један од потписника уговора за изградњу тог блока, првог новог производног капацитета у Србији после три деценије. Делио је знање са младим сарадницима, гајио посебан људски и професионални однос са колегама и тако подстицао добру и креативну радну атмосферу за постизање врхунских резултата.

Јовановић је захвалио на признању и истичући да је за њега емотиван тренутак што је после готово 40 година каријере у електропривреди добио награду које носи име човека који је први осветлио Србију.

– У сваком послу има успона и падова, па се човек пита да ли је било више доброг или лошег. Признање ми говори да је неко ипак оценио да је било више доброг – рекао је Јовановић и додао да је сигуран да ће ЕПС увек успешно изаћи из сваког проблема који наиђе у пословању јер су људи увек били и увек ће бити највећи капитал „Електропривреде Србије“.

Признање „Електропривреде Србије“, које носи име личности најзаслужније за увођење електричне енергије у Србији, традиционално се додељује појединцима и институцијама који су допринели развоју српске електропривреде и електрификацији.

Р. Е.



Од почетка године готово 10,7 милиона тона угља

Применом нове методе копања дрегљајница и уз огромно залагање, радници остварили важан резултат

На „Тамнава-Западном пољу“ од почетка године до половине новембра укупно је откопано готово 10,7 милиона тона лигнита. Ово је важан резултат који значи да су уз свакодневну борбу, након тешког почетка 2022. који је обележио пожар на „одлагачу 4“ средином јануара, рудари успели не само да остваре већ и за неколико процената премаше планирану производњу угља. Такође, испуњени су и планирани биланси откривке за поменути период.

Говорећи о ситуацији с почетка године, руководицац овог копа Горан Томић истакао је да је излазак моћног одлагача за међуслојну јаловину из система много отежао редовну производњу, како на угљеним тако и на БТО системима. Упркос новим околностима, остварење резултата било је императив, а то је значило бројне реконструкције и неупоредиво више обавеза за све запослене.

– Као и увек, све смо решавали у ходу, нарочито на угљеним системима, где је успостављена производња међуслојне јаловине значајно мањег капацитета од наших потреба. Од изузетне важности је чињеница да су, не први пут, запослени на копу радили више него раније како бисмо задржали резултате које смо имали. Успевали смо, месец по месец, да на угљу и јаловини остваримо планиране производне билансе и да почетком новембра постигнемо то да су, када је реч

о лигниту, наши биланси мало изнад плана. То „мало изнад“ омогућио је један посебан метод рада – дисконтинуална производња – објаснио је Томић.

Реч је о новоуведеној пракси која подразумева откопавање угља заосталог по ободима лежишта, чија је експлоатација роторним багерима тешко изводљива.

– Откако постоје копови из тих делова смо багерима дрегљајница (популарним ЕШ-евима) и камионима обезбеђивали угљ за широку потрошњу. Сада смо повећали обим овог посла и организовали да тај лигнит одлази директно на депонију на Дробилани, а одатле возовима у обреновачку термоелектрану. Претходних година на овај начин је откопавано од 130.000 до 150.000, а ове године до сада близу милион тона угља на нашем угљенокопу – објашњава Томић.

Осим што се на овај начин значајна количина угља додаје

на резултате рада великих багера, важно је и то што је реч о лигниту бољег квалитета, којим се појачава квалитет сировине ископане моћним рударским машинама.

Подмлађивање колектива

Најбоље што се током ове године догодило на копу је, према речима Горана Томића, долазак новозапослених, махом младих људи. Стигло их је 190 и распоређени су на места помоћних радника, што је овом делу копова „Колубаре“ било најпотребније. Како је Томић објаснио, с временом се помоћна радна снага изгубила због потребе за браварима, електричарима, руковаоцима станица, планир-мајсторима. Долазак младих радника знатно се осећа у процесу рада, јер су се у великој мери смањили застоји због чишћења и одржавања багера.



■ Ненад Ђоковић

Лигнит се на овај начин на „Западном пољу“ копао на две локације. Са једне од њих раније се угљем откопавао за широку потрошњу и пошто је у позицији да је одлагалиште затрпа, одатле је пре него што дође до тога „померено“ око 600.000 тона угља. Друга се налази у југоисточном делу лежишта, на крају фронта радова. Реч је о простору предвиђеном да буде део треће фазе измештања реке Колубаре, са кога роторни багери не би стигли на време да ископају угљем. Овај метод рада тако ће, осим што поправља комплетан производни učinak, омогућити рударима да ископају лигнит који би иначе због напредовања радова био изгубљен.

Према Томићевим речима, овакав „ванредни“ режим рада у претходном периоду је остављао много мање времена за оптимално одржавање дрегалајна. Уз ту околност, рад под пуним оптерећењем довео је до тога да се кроз већи број кварова покажу недостаци опреме.

– Ипак, наши мајстори, међу којима су многи већ старији људи, пред пензијом, уложили су огроман труд да се све препреке превазиђу. Треба напоменути да на копу који годишње произведе 12 милиона тона лигнита систем дрегалајна ископа готово милион, чиме се сврстава у озбиљне угљене системе. Њега чине четири багера, од којих су два ангажована на откопавању угља, један на откривању, а четврти на изради трасе. И у наредном периоду очекује га озбиљан посао, јер ће се са



■ Дејан Лазаревић

дисконтинуалном производњом наставити – каже Томић.

И шеф система дрегалајна Ненад Ђоковић слаже се да су од маја, када су добили задатак да потпомогну производњу угља, ови багери добили много значајнију улогу на копу. До ове године обављали су махом периферне послове, углавном на одлагалиштима. Након одлуке да буду искоришћене и количине угља до којих роторни багери тешко долазе, систем је претрпео неке почетне потешкоће, али убрзо се уходао и успео да устали производњу на око 4.000 тона дневно.

– Откопавање понекад потпомажу ровокопачи, а угљем се

утовара ултовима у камионе који га одвозе на депонију Дробилане. Истина је да се због обима посла на опреми која је већ стара појављује више кварова, али планирано је да две машине буду ремонтване, пошто ће се овакав режим рада засигурно наставити и током зиме – рекао је Ђоковић.

Багериста на дрегалајну Дејан Лазаревић, који већ деценијама ради на овом специфичном багеру, каже да није имао потешкоћа да се прилагоди интензивнијем темпу и откопавању угља и у трећој смени. Објашњава да је пракса да од половине друге смене нема одвоза, ради се само депоновање угља, чишћење кровине и одвајање прослојака када их има. Нада се да ће ускоро добити камиону погоднију за угљем, јер је ова којом тренутно ради погоднија за јаловину, али вештог багеристу то не спречава да добро ради свој посао.

Вредно и квалитетно, још од пролећа у континуитету на овом копу радило се на сређивању рударске опреме за рад током зиме. Према Томићевим речима, годишњи ремонти су урађени добро и квалитетно. Почетком новембра стао је Други јаловински систем на којем ће радови трајати 30 дана и тиме ће ремонтна сезона бити завршена. Спремни су на то да ће временски услови отежати поправке у овом периоду, али са

тим имају искуства из претходних година које ће им помоћи у организацији.

Други ванредни послови нису спречили запослене и њихове руководиоце да обезбеде путеве, бар стационарне, за силазак у коп. Како каже Томић, тешке зиме углавном их прогутају, али је битно спремити се. Овако динамичан коп захтева константан рад свих служби сваког дана у години, а посебно „Припремних радова“.

М. Димитријевић

Готово 251 милион тона угља

Горан Томић подсећа да је новембар веома значајан за коп „Тамнава-Западно поље“ будући да је у том месецу 1994. године почело отварање копа, док је производња угља кренула 16. новембра 1995. године.

Током претходних 27 година рудари овог копа ископали су готово 251 милион тона угља. Од отварања копа до данас откопано је и одложено непуних 555 милиона кубика јаловине.

Томић посебно истиче чињеницу да је производња након поплава 2014. године захваљујући великом напору и залагању радника поново успостављена и подигнута погонска спремност машина и механизације.



Више од 50 радника „Метала“ за рекордно кратко време направило је транспортер за депонију ТЕНТ-а Б. Систем ће бити коришћен за мешање „Колубариног“ и угља из увоза ради обезбеђивања стабилније производње електричне енергије током зимских месеци

За сигурнији киловат-сат током зиме

Почетком новембра у „Металу“ је завршена израда дела нове технолошке линије коју чини транспортер дужине 150 метара са хоризонталним и косим делом (за допремање). Линија ће бити коришћена за мешање угља на депонији обреновачке термоелектране „Никола Тесла Б“.

Изградња овог система једна је од активности којима се, кроз сарадњу два огранка у оквиру ЕПС-а, обезбеђује стабилније снабдевање електричном енергијом током изазовног зимског периода који је пред нама. Додатне количине угља обезбеђене из увоза имају високу калоријску вредност и не могу директно да буду транспортоване у котловске бункере обреновачке термоелектране, већ у одређеној количини морају да се мешају са колубарским угљем.

После испитивања и анализирања увозних угљева, Служба за хемијску анализу горива и продуката сагоревања у ТЕНТ-у дала је



■ Драган Мијаиловић и Лазар Бајић

упутство за прављење мешавине и одредила односе угљева.

Како наводе надлежни са депоније, пракса је била да се угаљ меша разгуравањем булдожерима. То практично значи да угаљ који се истовари из камиона булдожеристи „нагуравају“ на одређену зону, како би био надокхват копаача, мешајући га са колубарским угљем. Овај принцип није донео најбоље резултате, јер није могуће са сигурношћу одредити квалитет и тачност мешавине.

– То нас је довело до идеје да се изгради један нови транспортер који ће се уклопити у наш постојећи систем на допреми угља и са којим ћемо успети да контролисано дозирамо увозни угаљ, како бисмо добили мешавину одговарајућег квалитета. Тај нови транспортер назвали смо Т8, а положај смо одредили тако да заузима што мање простора на депонији угља. Састоји се од равног дела од око 90 метара и косог дела од 60 метара. Поред транспортера Т8, постојаће и два додача за дозирање угља на Т8, преко којих ће се одређивати потребна количина. Управљање системом обављаће се са постојећег управљачког система на команди Допреме угља – објаснио је Ненад Глишић, шеф Службе за унутрашњи транспорт угља и отпрему пепела ТЕНТ-а Б.

Задатак да у што краћем року направе транспортер припао је искусним стручњацима из „Метала“, који су се без оклевања ухватили укоштац са послом.

Лазар Бајић, главни машински инжењер пројекта I групе из „Метала“ задужен за техничку документацију, рекао је да је уз „тесне“ рокове изазов била и захтевна организација која је подразумевала тимски рад и сарадњу између свих укључених страна.

– Радови су почели 10. октобра, а више од 50 радника „Метала“ било је ангажовано у различитим фазама посла

Велики елан

У „Металу“ кажу да као и сваки велики машински посао и овај је са собом носио доста изазова.

– Реч је о коришћеној опреми, тако да је било неопходно много импровизације и довијања. На самом почетку велика препрека нам је била како ту опрему извући са копова – објашњава нам Драган Мијаиловић, додајући да би могао да се направи мали филм о томе како заправо изгледа овакав посао од почетне идеје до крајње реализације. – Људи немају свест о томе шта значи добити један килловат-сат струје, а кад би видели рударске муке, чували би тај килловат-сат као очи у глави – рекао је он. Лазар Бајић је додао да су „Металови“ радници у погону за производњу урадили велики посао и да је њихова посвећеност за сваку похвалу. Најважније је, што се јасно видело, да су људи имали велики елан и дали свој максимум да се све квалитетно уради. Доброј радној атмосфери допринели су и скоро примљени нови млади чланови екипе, који су имали прилику да уче и помогну искусним радницима.

Удружени

На основу пројекта који је урадила фирма „Делта инжењеринг“ изабрана је одговарајућа опрема од које је „Метал“ израдио технолошку линију – урађена је претоварна кула и раван део косог моста, оправљени су грабуљаста додавачи и обављени бројни други послови. За део опреме косог моста задужен је био ПРИМ из Костолца. Целокупна монтажа је поверена „Гоши Монтажи“, док припрему терена, израду темеља и електроинсталације изводе запослени ТЕНТ-а.



/// Фото: Љубивоје Маричић

Детаљ са депоније ТЕНТ-а Б

који је подразумевао да се направи једна функционална технолошка линија. Заиста смо ударнички радили сваки дан у свим сменама. Сви делови Погона за производњу и Монтаже били су ангажовани, као и запослени из погона Припрема материјала, Челичне конструкције и Серијска производња. Још једном се показало да је добро организован заједнички рад основа овог посла и на то смо поносни јер су се сви максимално потрудили да у свом домену испуне задате планове – навео је Бајић.

За изградњу транспортера Т8, као и пратећих уређаја, искоришћена је опрема која се налазила у ЕПС-у, а која није била у употреби. Тако су са копа „Ђириковац“ у Костолцу искоришћени делови косих мостова и транспортера са припадајућим деловима, који су за ове потребе репарирани. Оно чега није било у ЕПС-у, запослени „Метала“ и ПРИМ-а израдили су према пројекту „Делта инжињеринга“.

– Није било лако пронаћи одговарајућу опрему и ускладити је са доступном, пристиглом са „Ђириковца“. Такође, искористили смо опрему која више није била у употреби на коповима „Колубаре“.

Најпре смо урадили дефектажу – све смо демонтирали, прегледали и вратили у функционалност како би се добио поуздан систем који се састоји од повратне станице, додавача, косог моста, погонске станице и утоварног места за допрему угља на трасу. Определи смо ревитализовали, у потпуности средили и прилагодили је новој намени. Израдили смо трасу транспортера од око 100 метара, 15 чланака, повратну станицу, претоварну зграду, додавач са грабуљаром – наводи Драган Мијаиловић, главни машински инжењер за челичне конструкције у „Металу“.

Како објашњавају надлежни из термоелектране, планирано је да постоје два места утоварног угља на транспортер Т8 – грабуљаста додавач 1 и грабуљаста додавач 2.

– Када руковаца допреме зада потребну количину угља, аутоматска регулација ће све време одржавати задату количину на траци и тако ћемо знати количину дозирања. Грабуљаста додавач 2 служиће као додатни, а намењен је за дозирање додатних количина угља на траку. Тренутно су урађене трасе, почела је монтажа косог и равног дела до

претоварне куле. Ова кула је планирана као пресипно место новог транспортера Т8 на већ постојећи транспортер Т7. Трака транспортера Т7 моћи ће да транспортује угаљ на две линије транспортера Т3. Када угаљ са Т8 дође на Т7 он ће се путем левкова подједнако распоређивати на обе траке Т3. Постоји могућност избора – да нови угаљ додајемо на једну или другу траку Т3, или на обе заједно. На тај начин, на траци Т3 добићемо замешан угаљ – на њу ће прво да пада угаљ са Т7, па преко њега колубарски угаљ – рекао је Глишић и захвалио колегама из „Метала“ на великој помоћи и подршци у реализацији пројекта.

Он је додао да је за грађевински део послова била задужена грађевинска служба ТЕНТ-а, уз ангажоване извођачке фирме. Урађени су темељи за стубове косих мостова, трасе за транспортере, нови прилазни путеви и платои за истовар угља из камиона, а ускоро ће бити завршен и плато за истовар угља из баржи.

Планирано је да радови буду завршени 20. новембра, а прва баржа са угљем из увоза очекује се већ 23. новембра.

М. П. – Р. П.



Радови у „Металу“



„Глодар 6“ као пример

У оквиру инвестиционе оправке која је у завршници, на једном од багера Трећег БТО система Поља „Е“ замењени су радни точак и траке 1 и 2

Иако се свакодневно говори о конкретним ремонтним пословима на коповима, о којима редовно извештавамо, ретко се укаже прилика да се о комплексном и свеобухватном захвату какав је инвестициона оправка огромних рударских машина говори у једном аналитичнијем, скоро теоријском смислу. Као пример и својерсну показну вежбу, искористили смо за то овог новембра „глодар 6“ Трећег БТО система Поља „Е“. Циљ је да укажемо на значај редовног одржавања коповских горостаса, посебно пред тешку зимску сезону.

■ Теоријска припрема и детаљна реализација

Ремонти „Колубариних“ справа не могу се ни са чим упоредити, јер се ради о циновским машинама, тешким и преко 2.000 тона – каже Милош Живановић, шеф Трећег БТО система. – Пре сваког ремонта, уради се „идеална“ листа потребних радова за справе и дуж система, а затим се она усагласи

са капацитетима – првенствено „Метала“ као главног извођача, и машина које су на располагању. Онда се коначно дефинише број планираних послова, који је и тада оквиран.

Следећи корак је припрема и израда ремонтног плаца, према димензионисаним параметрима, за коју су задужени радници са система. Пресудна је носивост терена, на првом месту стабилна носивост за транспортер, за четири гусенице великог транспорта и евентуално мали транспорт.

Како објашњава Живановић, овоме претходи припрема багера, што подразумева чишћење свих обртних делова справе, као и саме конструкције. То је важно не само због безбедности, јер има доста заваривања, већ и због приступачности склоповима. Справа се након чишћења наводи на планум и поставља у прописани ремонтни положај, осигурава од сваког нежељеног кретања и обезбеђују се прилазни и манипулативни путеви на радилишту.

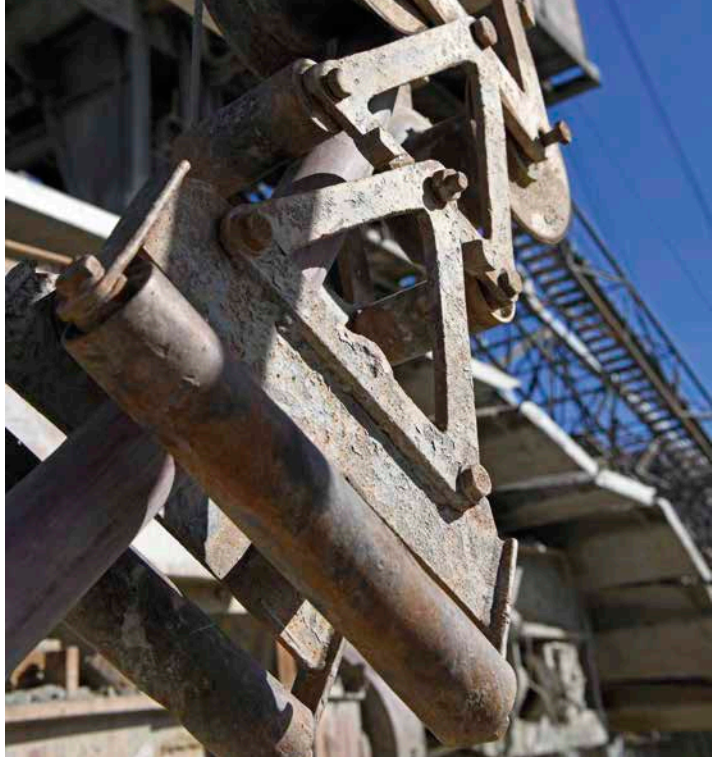
Неопходни

Теоријски, ремонт је поправка или преправка средстава за рад после њихове дуже употребе, ради оспособљавања за даље функционисање у процесу производње. У комплексним условима у којима се одвија експлоатација лигнита, који подразумева да већина опреме ради 24 сата, сервисирање опреме је увек подробно планирано и жељно ишчекивано.

– Багер се „задиже“, односно стабилизује, на противтег се поставља велика, а у зони радне стреле мања штицна, због евентуалне замене радног точка, што је сада са „шестицом“ био случај. То је потребно и због чишћења куглбана, који је, на пример, на овом багеру био доста проблематичан и дешавало се да блокира при одређеним угловима копања. У суштини, увек се најпре раде транспорти, отварају гусенице, ваде папуче и ради њихова регенерација. Скидају се фремови, то јест конструкције које држе гусенице и сами тркачи, колица и потпорни тркачи на свим тим транспортима – објашњава Живановић уз напомену да се разликује неколико типова ремонта: текуће одржавање, месечни преглед и ремонт, годишњи преглед и ремонт, средњи и генерални (капитални) ремонт.

Текуће одржавање се односи на оно што је посада багера у обавези да уради на почетку или крају сваке смене. То је поступак који траје од пола сата до максимално два часа, у неким изузетним околностима. Подразумева брижљиво чишћење и прегледање машине, регулацију и замену мањих исхабаних делова и регулацију и подмазивање радних „органа“ багера. Оно је основна мера бриге о машини и превентивна заштита од већих хаварија.

Текући месечни ремонт обухвата и замену или ремонт већих делова. Он траје од два до четири дана, у зависности од типа багера. Ако багер ради у три смене, овај ремонт се обавља после 28 до 34 дана. Оправка се



обавља на радилишту, а изводи је група за одржавање, уз помоћ посаде.

Замена одређених, комплекснијих делова и сервис транспортног уређаја багера раде се тек у оквиру годишњег ремонта. Траје најчешће од десет до 20 дана, у зависности од типа багера и подразумева да се већи делови машине поправљају у специјализованим радионицама.

Генерална или капитална инвестициона оправка, с друге стране, подразумева потпуну замену израбованих делова, од највећих до најмањих и детаљно чишћење и прегледање свих осталих. Локација за овај посао одређује се појединачно у сваком случају, у зависности од типа и величине машине, могућности за транспорт, опремљености и величине монтажног плаца. Трајање оваквог ремонта обично је од 20 до 50 дана.

■ Нови радни точак за „шестицу“

Инвестициону оправку је немогуће урадити без присуства помоћне механизације. Важно је ангажовање машинске, рударске и електро службе – рекао нам је Живановић. – Код нас конкретно, радионице Поља „Е“ задужене су за одржавање трачних

транспортера, то јест самих станица, трака и повратних станица. Управо завршавамо преостале две погонске станице, пошто смо скоро имали реконструкцију система. Што се тиче багера, с обзиром да је 1976. годиште, морамо га довести у добро стање. Генерално, пред нама је тежак период. Улазимо у лошије време и морамо да будемо спремни на све изазове. Утолико нам је важније да ремонт буде урађен како треба.

О конкретним пословима који су на „шестици“ овога пута урађени, накратко смо поразговарали и са Пером Јабланом, машинским инжењером система.

Пет група елемената

Свака машина се конструктивно састоји из пет основних група елемената: радног органа, односно елемената који непосредно остварују технолошку операцију, потом, преносних механизма, погонског уређаја – мотора, система за управљање и уређаја за транспорт, односно кретање машине. Када се то наброји, јасније је колико је обиман и значајан посао проверавања и сервисирања једног багера.

– Радни точак је замењен новим, док су кашике регенерисане у погонима „Метала“. Замењена је трака 1 која се налази на радној стрели. Када је реч о куглбану, комплетно су замењене решетке, односно „кавези“ у које се постављају кугле по којима се креће горња кружна платформа. Замењена је и трака 2, док је на утоварном левку сређен редуктор. Завршени су и сви потребни послови на транспортима. Сређили смо и бубањ за намотавање високонапонског кабла багера – набраја Јаблан.

На багеру одлагачу са којим „глодар 6“ ради у спрези, замењене су трака 1 и трака 3 (на којој је замењен и погонски бубањ), пошто су биле у лошем стању. Како су нам рекли на терену, најкритичнији делови били су брисачи на пресипима страдали због материјала, који је заводњен у делу лежишта у коме се копа.

Горан Орловац, електронадзорник на Трећем БТО систему каже да је од електрорадова на справама обављена замена дотрајалих каблова и редовна контрола осветљења. Завршен је пун сервис електроопреме, велике и мале групе, и није било никаквих специјалних захвата.

Д. Весковић



„Пршти“ на све стране

Девет заваривача, предвођени пословођом и предрадником, улажу велики труд да се њихова малобројност не осети на копу. Међу колегама познати су по свом умећу и мајсторској вештини које ревносно преносе млађим колегама



Лазар Матић, Милош Јанковић, Јован Богатић и Драган Петровић

И за њих је напорна, али успешна инвестициона оправка угљеног система Поља „Г“ и Постројења за припрему угља. Како су нам одмах рекли, „до гуше су у пословима“ и „не знају где ударају“ у тренутним ремонтним активностима на јаловинском систему овог копа. Посетили смо и, нажалост, на прсте једне руке избројали завариваче, представнике једне од 15 група превентивног машинског одржавања овог тамнавског угљенокопа.

Међу радницима се зна да су запослени рударске припреме, вулканизери и заваривачи најоптерећенији послом на копу. Интерно познатији као вариоци, радећи у три смене, заваривачи заварују дању и ноћу. То што су ови запослени Поља „Г“ организовани у посебну групу, за разлику од колега на осталим коповима, њихова је главна специфичност, али и предност.

– Оваква организација посла већ деценијама се показује као пун погодак, јер су нам сви расположиви заваривачи на једном месту. Одатле их лако распоређујемо по пословима, према потреби производње. Нашу заваривачку радионицу чине пет сменских заваривача, четири радника који раде само у првој смени, пословођа и предрадник. Неки од њих поседују и атест, али свакако су сви чувени по свом умећу и

мајсторлуку, одличним варовима – истакао је Горан Тодоровић, управник службе машинског одржавања.

Њихов посао је ризичан и одговоран. Заваривачи спајају металне делове поступком загревања у радионици или на терену. Ови мајстори имају своју посебно опремљену радионицу са оптималним условима у којој је све прилагођено њиховом раду. Она садржи потребне алате и апарате, кран, има обезбеђено одвођење издувних гасова, грејање и клима-уређаје, а поседује и засебну просторију за исхрану и предах мајстора. Реч је о компактној мањој радној групи у којој су запослени максимално упућени једни на друге.



Скидање похабане гуме

Предрадник Драган Петровић, 43-годишњи заваривач из Трстенице код Обреновца, у ову радионицу стигао је пре седам година након исто толико година рада у „Металу“. Каже нам да се у радионици углавном баве регенерацијом багерских папуча и кашика, наваривањем погонских и повратних звезда, као и репарацијом осталих делова битних за исправно функционисање багера и трачних транспортера.

– Није лако бити варилац, а поготово кад су нам у току сервиси, ремонти и остали ударни послови, а нама за оптималан рад треба још бар десет извршилаца. На терену су често отежани услови рада – снег, мраз, киша, врућина... Међутим, радимо без пробирања и поговора – поручио је Петровић

Увек тражени

Стални недостатак ретких занимања евидентан је како у „Колубари“, тако и на бироу рада. Из године у годину, све мање младих опредељује се за заваривачки позив. Варилац је неопходна карика на копу. За савладавање основа заваривања, без самосталног рада на терену, потребно је годину до две дана обучавања. Представници овог позива на Пољу „Г“ кажу да је реч о веома цењеном занимању, и врло траженом у „Колубари“, али и ван ње.

Опрезност на првом месту

Приликом заваривања ослобађају се штетни гасови, испарења, дим и прашина. Пре заваривања обавезно је обезбеђивање радног места, које мора да буде темељно очишћено од угљене прашине. Такође, док је варилац усредсређен на посао, битан је бравар који ради са њим и стоји поред њега, помажући му и водећи рачуна о безбедности.

– Прва и основна ствар код заваривања је коришћење заштитне опреме. Морамо да се заштитимо од негативног зрачења, гасова који се ослобађају при заваривању и од потенцијалних опасности и повреда. Сви смо свесни да здравље може да буде угрожено током заваривања, зато обавезно наочарима и маском за заваривање штитимо лице и очи, а руке кожним рукавицама – наглашава Миловановић.



и објаснио да вариоци користе аутогене и електро боце којима секу, заварују и загревају све што је потребно. Примењују поступке РЕЛ, МИГ и аутогено заваривање, као и аутогено резање.

■ Младе снаге

Поред Петровића у радионици смо затекли и двојицу нових помоћних радника који онедавно помажући вариоцима и уче овај занат. Јован Богатић из Врачевића има 28 година и већ целу годину ради у овом колективу у који је дошао са петогодишњим искуством из ваљевског „Крушика“. Заваривачки посао му није био непознат, али каже да су на путу до звања самосталног вариоца ипак најважнија коповска искуства. Додаје да је захвалан што се налази на правом месту где може уз искусне мајсторе да усаврши свој занат.

Са Јованом се слаже и најмлађи радник, 18-годишњи Лазар Матић из Словца, који је пре шест месеци право из средње школе стигао у „Колубару“.

– Имао сам праксу током школовања, међутим, тек сам овде почео да учим прави посао и зато сам захвалан на прилици и надам се да ћу савладати овај посао у потпуности. И даље ми се тресе рука кад узмем брелер, јер нама почетницима ипак је то најтежи део овог посла – искрено нам каже Лазар.

Шеф машинске радионице Саша Прица појаснио нам је „чари“ заваривачког позива. Реч је о судовима под високим притиском, па је за пуштање 150 бари кисеоника потребна сигурна и увежбана рука. Поред мирноће руке битна је координација покрета, прецизност и оштрина вида. Такође, заваривање тражи посебну моторику, као и добру кондицију због захтевних положаја у којима заваривачи често раде. Ментална стабилност је још важнија.

– У зависности од проблематике посла, као и расположивости радне снаге, заваривачки радови могу да трају сатима, данима, па и месецима. Огромна воља и посвећеност неопходне су да се истражи прави мајстор у овим коповским условима. Млади радници које смо добили заиста су радни и вредни. Ево, један од њих, Милан Радосављевић, управо на терену са осталим

заваривачима ради инвестициону оправку на одлагачу – нагласио је Прица закључујући да су ово можда и последње генерације мајстора, па је неопходно да друштво додатно мотивише младе да се одреде за занате.

Изазећи из радионице уз препознатљиве звуке опреме за аутогено резање, осетили смо и тежак, непријатан мирис. Један заваривач концентрисано је радио на скидању похабаног гуменог плашта оштећених ролни и бубњева, демонтираних са трачних транспортера и багера. Наши саговорници нам појашњавају да је такав процес рада – морају својим апаратима вишак гуме да „опале“, како би се излила нова, која је неопходна да би трачни транспортер могао без проблема да ради.

■ Свакодневни изазови

Када смо са шефом радионице сишли у коп, на заустављеном јаловинском систему наишли смо на „распакован“ ЕШ 103, а испод њега били су завучени радници. Они су заваривали, прецизније радили су „жлебљење“, односно правили канал по пукотини која је зјапила на металној површини. Иза једне маске за заваривање био је пословођа радионице, Микица Миловановић из Брајковца, варилац са 36 година радног искуства.

– Код нас није реткост да и надзорно-техничко особље узме апарат и прихвати се посла како би што пре била санирана нека хаварија, као на пример ова сад, која је настала услед пуцања основе базе ЕШ-а. Овде имамо отежану околност у виду велике количине масти на овој површини па морамо додатно да се ангажујемо на темељном одмашћивању да бисмо уопште и могли да заварујемо. Такође, морамо да прилагодимо одговарајућу технологију заваривања саставу материјала – јасно нам предочава затечену ситуацију Миловановић, додајући да је рад на терену сам по себи сложенији од радионичког јер временски услови и те како могу да отежају и успоре радове.

Задовољан је појачањем и доласком младих радника, али наглашава да је потребно још заваривача.

– Добри су момци, желе да уче, али како због пандемије коронавируса нису имали адекватну практичну наставу, сад је на нама да их оспособљавамо за посао. Једно је сигурно, свако ко има жељу, код нас ће да научи занат и то врло брзо. Немају избора, ми смо им сад и разредне старешине, и родитељи, и колеге – са осмехом закључује Миловановић.

М. Павловић



■ Заваривачи сређују базу ЕШ-а



Гордана Давидовић



Зорица Богдановић

Гордана Давидовић и Зорица Богдановић на својим радним местима родну равноправност успешно „спровode“ већ готово четири деценије

Кад нежнији пол постане јачи

Данас се од жена очекује много – да раде и доприносе кућном буџету, али и да истовремено брину о деци, породици, кући. С друге стране, оне желе да буду успешне и у послу.

Многе припаднице лепшег пола, сплетом различитих околности, бирају нетипичне професије и неретко се чује да „одлично раде мушки посао“. Тако су учиниле и Гордана Давидовић и Зорица Богдановић, запослене као металоглодач-озубљивач и оштрач, које смо упознали у „Металовом“ Погону машинске обраде. На својим радним местима оне родну равноправност успешно „спровode“ већ готово четири деценије.

Гордана Давидовић завршила је средњу машинску школу – смер Машински техничар за одржавање рударских машина. Запослила се, али убрзо су она и колеге, у складу с потребама посла, позвани на преквалификацију.

– Имала сам 20 година када сам стала за ову моју машину и ево већ пуних 38 година одлично сарађујемо. Једина сам жена

која на њој ради, у две смене, што ми апсолутно одговара. Код куће сам мајка троје деце, бака четворо унучади, супруга, домаћица. Лакше ми је да све кућне обавезе обавим ујутру, па мирна дођем на посао. Понекад у шали кажем – идем да се одморим – искрена је Гордана.

Наглашава да је колегијалност у погону изузетно важна.

– Колеге су увек ту да помогну, поготово када на ред дођу велики зупчаници, јер сваки стругарски припремљен комад сам постављаш на машину и то је најтежи део посла. Али помоћ готово никад не изостане – истакла је наша саговорница.

Гордана каже и да је припрема за цео процес доста захтевна. Требало је времена да се све савлада, уђе у рутину и брзину.

– Добијамо стругарски припремљен комад, углавном од метала, изузетно ретко и од пластике или дрвета. Довољно је да се за мање од милиметар накриви неки део метала и зупчаник неће испати како треба. Постоје посебни „диференцијали“ и „гитаре“, како их ми стручно зовемо, под којим се углом намештају. Посебно треба бити опрезан када се раде мањи зупчаници. Ту пажња ни за секунд не сме да попусти, јер све мора бити уклопљено у милиметар. Распон у величини

пречника зупчаника иде од 20 милиметара до 800 милиметара, било каквих одступања не сме бити. Зато се ради штеловање брзине силаска глодала, и самог озубљивања – објашњава детаље рада на својој машини Гордана.

И тако скоро четири деценије. Потребни су опрезност, пажња, рефлекс и добар вид. Све то мора бити као првог дана на послу. Платом је задовољна, а до пензије јој је остало још седам година. Волела би, каже, да држава не пооштрава женама услове за одлазак у пензију. На крају разговора, Гордана је имала и поруку за све своје младе колеге, који ухљебљење траже или га већ имају у „Колубари“.

– Рад је створио човека, немојте се плашити, учите и борите се да савладате свој посао. Сарађујте са својим колегама, јер само тако ћете стећи праксу и увек пружајте подршку једни другима – рекла је Гордана.

И њена колегиница Зорица Богдановић на машини за оштрење алата и на равnoj брусици, такође у две смене, већ 38 година ради „мушки“ посао.

– Није ми било лако да после завршене Електротехничке школе почнем да се бавим машинском струком. Али, као

и моје колеге, и ја сам прошла процес преквалификације и добила стално запослење и своју плату давне 1984. године. За све време трајања преквалификације учила сам од својих старијих колега, улијала, борила се... Искрено, за мене је прелазак са електротехничке струке на машинску био потпуно немогућ, мислила сам да то нећу моћи да савладам. Али ево, уз помоћ својих колега, правих мајстора, успела сам и стекла рутину и

Важне карике у колективу

Иван Недељковић, управник Погона машинске обраде, каже да је у овом делу „Метала“ запослено свега десетак жена.

– Углавном су ангазоване на мање захтевним местима, не рачунајући Гордану и Зорицу које раде сложеније послове. Наше колегинице углавном обављају послове техничара, краниста. Овде се ради багерски програм, углавном је реч о великим или већим деловима, који захтевају велики физички напор и зато није идеално место за жене. Све су вредне, способне и веома одговорно приступају својим задужењима. Ми, њихове колеге, то ценимо и поштујемо – каже Недељковић.

вештину коју данас имам – рекла нам је Зорица.

Посао који свакодневно обавља захтева озбиљну концентрацију, брзину, и пре свега опрезност. Свако ко је гледа како свом радном месту и задацима прилази потпуно спремна – покупљене косе и у рукавицама, схвата да су жене заиста хероји и да су овладале разним вештинама у свим сегментима живота.

– Мој задатак је обрада ножева и другог резаног алата на за то специјализованој глодалици. Глодала која моје колеге и ја обрађујемо након

тога иду на озубљивање. Ми их наоштримо и избрусимо и тако припремљен алат се ставља на машину и креће се у производњу зупчаника – објашњава Зорица.

За разлику од Гордане, она није једина жена на овом радном месту, већ га дели са још три колегинице.

– Није ово лак посао, али године рада су донеле искуство које заиста радо делим и са млађим колегама. Много је важно имати добар однос са колегама, на тај начин створити и добру радну атмосферу. Помажемо једни другима, и кад је тешка ситуација увек ће

неко да ускочи, да се заврши започето, јер посао не сме да чека. Одговорност је велика, све што се овде ради је за наше потребе, и потребе машина на нашим коповима. Сви ми и зависимо од тога колико је багер исправан, јер то одређује колика ће бити производња – наглашава Зорица.

Говорећи о својим необичним пословима, обе наше саговорнице највише истичу важност концентрације, јер осим неизбежног ризика од повреда, постоји могућност да се добије шкарт материјал, што је директна штета за фирму.

– Опрез је најважнији у моментима када посао захтева већу брзину. Тада заиста долази до изражаја међусобно разумевање свих ангажованих, посебно пословођа, јер је важно не правити додатни притисак. Рукама радиш, мораш бити посвећен и прибран – објашњава Зорица.

Зорица је мајка двојице синова, супруга и домаћица. И на послу је претежно у мушком свету, зато код куће, међу својим најмилијима, има ту привилегију да буде само жена.

Р. Лазић

До краја године очекује се усвајање измењеног и допуњеног Просторног плана подручја експлоатације Колубарског лигнитског басена и Стратешке процене утицаја на животну средину

■ Просторно планирање

Предуслов одговорне експлоатације



■ Ана Стеванов

Ректорат Универзитета у Београду обележио је 45 година од оснивања студијског програма Просторно планирање на Географском факултету и 25 година од оснивања Асоцијације просторних планера Србије.

Просторни планери баве се уређењем целокупне територије градског и руралног простора, пољопривредног, шумског, водног земљишта и заштићених подручја. Овом релативно младом дисциплином, која има велики значај у процесу експлоатације руда, у Рударском басену „Колубара“ бави се, заједно са својим колегама, Ана Стеванов, дипломирани просторни планер.

Она нам је објаснила да, по важећем Закону о планирању и изградњи, постоје четири врсте просторних и три врсте урбанистичких планова. Један од тих планова је Просторни план Колубарског лигнитског басена (којим су обухваћене територије

општина Лазаревац, Лајковац, Уб, Обреновац и Аранђеловац). Циљ тог просторног плана је да обезбеди рационалну експлоатацију лежишта лигнита, неутралише или ублажи негативне развојне, еколошке и друштвено-економске последице експлоатације и прераде енергетских и других ресурса.

– Један од непосредних задатака Просторног плана су израда правила уређења и правила грађења за одређене просторне целине и коридоре посебне намене. Њиховом изградњом добија се плански основ за издавање информације о локацији, локацијских услова, извода из планског документа за утврђивање јавног интереса

и слично – каже Ана Стеванов и додаје да је задатак РБ „Колубара“ да обезбеди плански основ за реализацију потребних пројеката.

План генералне регулације за насеље Вреоци и План генералне регулације за подручје насеља Барошевац, Зеок, Медошевац и Бурово усвојени су 2007. године, и примењују се. Стеванов подсећа да је уређење овог простора подразумевало измештање Ибарске магистрале, измештање река Колубара и Пештан, измештање инфраструктурног коридора у Барошевцу, Зеокама, Медошевцу, Бурову и Шопићу, али и утврђивање јавног интереса за експропријацију домаћинстава која се налазе на удару радова. У циљу опремања локација за организовано пресељење становништва са подручја захваћеним рударским радовима усвојени су План детаљне регулације насеља Кусадак у месној заједници Шопић, План детаљне регулације насеља Расадник у Лазаревцу, План детаљне регулације дела насеља Црне Међе, градска општина Лазаревац и други.

Рударски басен „Колубара“ у овом моменту примењује План генералне регулације утицаја површинског копа „Радљево“ из 2012. године, којим је обухваћена

територија шест катастарских општина Општине Уб, укупне површине од око 7.170 хектара, са 5.000 становника и 1.700 домаћинстава.

Значајан је и План генералне регулације подручја ТЕ „Колубара Б“ из 2006. године, који обухвата комплексе ТЕ „Колубара Б“, комплекс депоније гипса, пепела и шљаке у унутрашњем одлагалишту ПК „Тамнава-Западно поље“ и локацију Регионалне депоније комуналног чврстог отпада са рециклажним центром и пратећим објектима.

С. Ђоковић Станковић

Израда у току

У току је израда трећег Просторног плана Републике Србије од 2021. до 2035. године и усвајање Измена и допуна Просторног плана Колубарског лигнитског басена са планским хоризонтом до 2020. године. Када се они усвоје, неопходно је предузимање активности на изради новог Просторног плана подручја посебне намене Колубарског лигнитског басена, за плански хоризонт до 2035. године са пројекцијом планског хоризонта до 2040. године. Такође, припрема се стратегија развоја рударских радова за плански период.

Превентива смањује број интервенција

Групу за електроодржавање у погону Сушара, у оквиру огранка РБ „Колубара“, карактеришу специфичност посла, безбедносни ризик, тешки услови за рад, али и колегијалност на завидном нивоу. Радници ове службе већ деценијама ревносно обављају своје дужности, осигуравајући да се поступак сушења угља несметано одвија, без обзира на тешке услове.

– Наш задатак је да одржавамо инсталације и електроопрему свих делова погона нове Сушаре, Водовода, као и пратећих објеката у кругу – канине, браварске радионице, алатнице. То је широк спектар послова који су везани за енергетику, одржавање инсталација високог напона, ниског напона, инсталације аутоматике, једноставно речено, све оно што је у вези са струјом у овим погонима у нашој је надлежности – каже Зоран Павловић, пословођа Групе за електроодржавање, који је цео



■ Борко Панић, Оливера Богојевић, Зоран Павловић, Дејан Бранковић и Владимир Милинковић

радни век дуг скоро 40 година провео у овом погону.

Екипу чини 14 висококвалификованих и квалификованих радника, од тога је пет сменских, који раде 24 сата дневно, подељени у три смене.

– Прва смена делује превентивно, а на основу дугогодишњег искуства, тачно знамо које су слабе тачке у погону, па правовремено реагујемо. Неопходно је да сви делови буду замењени на време, да се све редовно контролише и одржава, пошто је ово специфичан погон. Ради се са сувим угљем и угљеном прашином, што са собом носи повећан ризик од пожара и експлозија. Зато увек истичемо да је за електроодржавање најбитнија превентива – каже Павловић.

О пословима које обављају у објекту старе Сушаре разговарали смо са радницима смене коју чине предрадник Дејан Бранковић, сменски електричар Борко Панић, електричари Владимир Милинковић и Оливера Богојевић. Њихове колеге Небојша Арсенијевић, Дејан Гавриловић и Марјан Ћоровић

у том моменту били су на интервенцији у погону.

– Наш ударни посао је завршен током годишњег ремонта, али непрекидно смо ангажовани и увек смо у приправности. Такође, упослени смо и у редовним сервисима у оквиру којих се одрађују већи захвати, који се не раде свакодневно. То значи да обим посла зависи од тога како је урађена инвестициона оправка – што је квалитетнији ремонт, то је нама касније лакше за одржавање. Услови за рад у објекту старе Сушаре су доста тешки, јер је у погону велика прашина, висока температура, велика бука и вибрације. То отежава боравак и у овој просторији, која се налази одмах поред бункера сувог угља – рекао је Дејан Бранковић, предрадник, који ове послове ради већ 18 година.

Сваки радник има велику одговорност, мора добро да познаје посао и да буде максимално концентрисан.

– Свакодневно обилазимо и проверавамо стање у погону, да би се у случају неког квара брзо интервенисало и правило што

мање застоја у раду – каже Борко Панић, сменски електричар, који има 30 година стажа.

Сви су овде уиграни, раде са великом пажњом и у стању су да на прави начин сагледају сваки потенцијални ризик посла и сачувају себе, колеге и машине. Кажу да приликом интервенције никад не иду сами, а пошто је посао специфичан и ризичан, стриктно се поштују процедуре за безбедан рад. А да је лако – није.

– Ма колико се неким чинило да наш посао није тежак као што је колегама из машинске службе, уверили би се колико је опасно и тешко, на пример, вађење и спуштање пумпе у погону пијаћих вода. Када се пумпа поквари, прегори мотор и слично, проводимо сате и сате напољу у свим временским условима, када помоћу дизалице вадимо цеви, монтирамо их, мотамо кабл, затим га сечемо, спајамо и нову пумпу враћамо назад, а све мора да буде обављено у једном дану – каже Владимир Милинковић, који у електроодржавању ради 18 година.

Т. Симић

Добра радна атмосфера

Међу овим мајсторима свога посла су и две даме, Оливера Богојевић и Славица Адамовић (била је одсутна за време наше посете), који су цео радни век, по скоро четири деценије, провеле на овом послу. Да је права срећа радити на месту где се сви међусобно поштују и помажу и да таква атмосфера подиже радни елан, говори нам Оливера Богојевић.

– Све тешкоће и изазови посла лакше се подносе уз добре колеге, на којима могу да нам завиде. Увек најтежи део посла обављају колеге, а ми им углавном помажемо – каже Оливера, чије је задужење и свакодневно вођење дневних извештаја, надница, требовања и других административних послова.

Крстарећом брзином

За две деценије активне вожње по Србији и околним земљама прешао око 100.000 километара. Свет се другачије види са мотоцикла него из аутомобила

Иако у интервалу између приватних обавеза и посла нема много слободног времена, Лазаревчанин Слободан Петровић већ двадесетак година налази време да континуирано вози мотоцикле. Младачка љубав према мотоциклизму постепено се преобликовала у стабилну пасију. Данас је тај хоби неодвојиви део његовог живота, који негује уз свој посао надзорника за трафостанице у Електрорадионици за напојну и разводну мрежу Поља „Е“.

Попут многих дечака, и Слободан је у децем узрасту волео моторе. Као тинејџер имао је мање мотоцикле. Заволео их је уз друга Милана Поповића. Током кризних деведесетих није било новца, па су возили само најупорнији. Петровић је направио паузу и пре две деценије, када се ситуација стабилизovala и животне околности дозволиле, купио је себи озбиљнији мотоцикл. Основу је већ имао. Није било потребно много тренинга, лако је оживео нерв за мотоциклизам. Вожње су се наставиле. Не такмичи се, вози аматерски. Важно је и што је од самих почетака опрезан и обазрив јер су и најпажљивији мотоциклисти увек у већој опасности него остали учесници у саобраћају.

– Тренутак када обучем одело, седнем на мотор, осетим снагу и удар ветра. Једноставно, лепо ми је. И сâм тај потезни моменат. Кренеш на отворени пут, даш мало јачи гас, он те повуче. Пошто сте бржи од осталих учесника у саобраћају, погледате



■ На радном месту

испред себе, процените и врло брзо претекнете, брже него аутомобилом, и онда наставите том крстарећом брзином. Изузетан је осећај. У људској ћуди је да осети адреналин. Неко воли банциџампинг, неко рафтинг. Мене узбуђује мотоциклизам. Постоје и спортски аутомобили велике снаге који пружају задовољство, али мотоцикл је другачији. Чак и звук мотора. Наравно, не занима ме сулуда и бахата вожња. Није ми циљ крајња брзина. Не чини ме задовољним вожња од 230 километара на сат. То је борба да се преживи, а ја нисам екстрем – објашњава Петровић, а потом додаје да осим мајке сви позитивно реагују на његов хоби.

За себе каже да није ни најбољи ни најпргавији возач, али је у свом друштву променио највише типова мотора. Поред осталих, имао је и моделе јамахе, хонде и кавасакија. Избор се кретао од спортских до путних варијанти. Мотоциклизам није јефтин хоби.

– На мотоциклу мора баш све да буде исправно. Наравно,



■ Поред модела дукати монстер

и аутомобил треба да буде у исправном стању, али нешто што није ургентно може да се толерише, четири су точка. Што се самог одржавања тиче, прилично се улаже. Сваке сезоне, возило се или не, морате регистровати возило и урадити сервис. И мотор који је у добром стању, опрему да не помињем. Добра кацига је бар 200 евра. Било коју врсту мотоцикла да возите, опрему морате имати – појашњава Петровић, који у Рударском басену „Колубара“ ради од 1989. године.

По Србији и државама у окружењу прешао је око 100.000 километара, углавном са друштвом. Испред пређених километара, брзине кретања и обилазак балканских земаља увек је безбедност, поготово што се у аматерском мотоциклизму људи чешће повређују јер услови нису контролисани нити су безбедносне мере високе као у професионализму.

– Другари ми говоре да сам спор, али ја волим да гледам око себе, па томе и прилагођавам брзину. Свет се другачије види

ако га посматрате са мотоцикла него из аутомобила. На другој страни, мотоцикл се углавном вози из задовољства, бар је код нас таква пракса, док се аутомобил готово искључиво користи за превоз из једне тачке у другу – сажима своје утиске Петровић.

Мото-жеље усмерене су ка јужнијим крајевима и пријатнијој клими. Волео би да оде до Црне Горе, па онда Јадранском магистралом до Италије јер је, сматра, увек добро отићи и видети нешто ново.

М. Караџић

Изнад свега

Радује ме породица. Радује ме и што поред Теодоре и Иве, одраслих кћерки, имамо и једанаестомесечног сина Алексеја. Волим стрипове, раније сам волео да прочитам и неку добру књигу, али сада већ немам толико времена – истиче Петровић, наглашавајући да је супруга Анђелија уз њега заволела моторе и да једино његовој вожњи верује.

Слојеви реалности

На радовима приказане
изрежиране сцене које
наговештавају емоционална
стања приказаних особа

Густи и пастуозно нанесени потези боје као подлога на којој је приказана присутност човека кроз историју као јединке која покушава да остави свој траг – могле би бити сажете одлике изложбе слика Лазаревчанке Татјане Војиновић. Названа „Пролазност, смртност и вишедимензионалност“, збирка је у Модерној галерији Центра за културу Лазаревац публици била доступна у другој половини октобра.

Уља на платну мањих формата настајала су од 2019. године, захтевном периоду Татјаниног живота. На радовима су углавном фигуре уметници блиских људи из стварног живота. Фрагменте реалности на тај начин чува од пролазности. На сликама је приказана и потреба људи да свој живот улепшано представљају на друштвеним мрежама.

– Као особа која осећа, чак и чулно неке ствари погрешно тумачи, пожелим да неку своју сатисфакцију, мишљење или уживање у осећајима везаним за свакодневне прилике, углавном породичне, задржим вечно у својим мислима да би остале кристално чисте, а осећај везан за њих свеprisутан и вечан – појаснила је Татјана Војиновић.

Званични почетак Татјаниног ликовног пута везан је школу цртања и сликања у Центру за културу Лазаревац, коју је похађала као основац. Дипломирала је на Факултету ликовних уметности у Београду у класи професора Драгана Јовановића. Учествовала је у оснивању „Алтернативне



/// Фото: П. Мандић

■ Кустоскиња Даринка Станојевић и Татјана Војиновић на отварању изложбе

културне иницијативе“, удружења чија је данас председница. Чланица је УЛУС-а. Иза ње су бројне самосталне и групне изложбе.

Часове цртања и сликања држи од 2009. године. Некада су то биле припреме за упис на факултете, а данас углавном часови за оне који желе да развијају свој таленат. Мењају се простори наставе, али приступ је исти. Тренутно се окупљају у ОШ „Дуле Караклајић“. Програм креира према полазницима након што утврди њихове склоности и могућности. Ради се групно, али су теме индивидуално креиране. Пролазе кроз различите технике. Данас као

професорка ликовне културе често по позиву замењује колеге у школама.

– Деца углавном знају да цене време које им посвећујем и код њих заиста осећам потребу да имају некога ко ће их усмеравати у ономе у чему желе да буду бољи. Родитељи не могу увек да помогну, а потребно је прићи детету и пружити му потпору – сумира утиске педагошког искуства чији је део био и Студио за уметничко подучавање „La atelier“.

Уз напомену да процес креирања прате лично стање и могућности оног ко се ликовно изражава, Татјана сматра да је њено стваралаштво тек сада дошло до изражаја јер је успела да га контекстуално смести у свој животни оквир. Прати је кроз мајчинство, потрагу за сталним послом и друге околности.

– Тежим ка томе да ме моја уметност не омета у свакодневном животу, да идем испред ње и водим је као своје треће дете. У њој бележим идеје, виђења тренутног и бригу за будуће. Није ми приоритет, али ми је неопходна као неки део тела или лек. Било ми је тешко да будем уметница док сам само о томе мислила. Када сам одлучила да уметност оставим по страни и прво будем особа, и то женска која ће се суочавати са свим животним изазовима а не само ликовним, она ме је пронашла и тек сад могу рећи да смо се разумеле – додала је Татјана.

М. П.

М. Караџић

Још један сликарски атеље

Током прошлог месеца у Лазаревцу је отворен још један сликарски атеље, који је покренула Анка Стојановић, наставница ликовног у Основној школи „Дуле Караклајић“.

– У оквиру редовне школске наставе групе су превелике, а приметила сам да има доста деце која показују таленат и већу заинтересованост за ликовно, која су желела додатни рад. Зато сам решила да се осмелим и покренем атеље у оквиру кога бих могла да се посветим сваком детету појединачно – рекла нам је Анка.

Групе су подељене на три узраста, а у свакој има по петоро-шесторо малишана. Часови се одржавају три пута недељно и трају по један сат.

– Највећа је радост радити са децом, јер се она највише радују и заиста уживају у процесу, можда и више него резултату. Желим да послушају њихове идеје и да им помогнем да их реализују, да оне постану опипљиве – истакла је Анка, која је након Уметничке средње школе у Ужицу (смер грнчар-уметничка керамика), завршила Академију Српске православне цркве.

Карневал на коме је учествовало 13 вртићких група одржан је након двогодишње паузе

Парада маски, костима и мелодија

Малишани обучени у бакарно-златне боје јесени обележили су последње дане октобра када су у креативним маскама прошетали главном лазаревачком улицом у оквиру четвртог Јесењег карневала одржаног у организацији Предшколске установе „Ракила Котаров Вука“.

Прерушени у дрвеће, патуљке, јежеве, бундеве, страшила и остале јесење мотиве, 13 вртићких група, заједно са својим васпитачима, заплесало је на бини испред Рударске чесме. Ориле су се децје песмице, док су поносни родитељи, баке, деке, браћа и сестре махали и аплаудирали срамежљивој дечици која су добро увежбаном кореографијом успела да задиве све присутне.

Идејни творци манифестације, васпитачице Марија Ивковић и Наташа Павловић из истуреног одељења „Палчица“ из Барзиловице, на идеју да организују раздрагану децју поворку дошле су 2017. године. Како истичу, програм који је одржан након двогодишње паузе условљене корона вирусом, припреман је око месец дана.

— С обзиром на труд који васпитачи током целе године улажу у раду с децом, схватили смо да би једна оваква манифестација била лепа прилика на којој бисмо показали делић онога што смо их научили. Добили смо свесрдну подршку родитеља и осталих васпитача који су заједничким снагама правили тематске костиме и учествовали у креирању програма. Поносни смо што је све успешно организовано и што смо свима измамили осмех на лица — истиче васпитачица Марија Ивковић.

Карађорђева улица је и ове године била украшена сеном, опалим лишћем, страшилама и великим печуркама, док је највећу пажњу скретао симбол карневала — велики бака и дека направљени од бала сена.

Хуманитарни базар

Предшколска установа „Ракила Котаров Вука“ искористила је Јесењи карневал како би позвала све присутне да учествују у хуманитарној акцији и помогну у складу са својим могућностима. Васпитачи су организовали базар „Чеп за хендикеп“ на коме су чеповима могле да се купе пажљиво креиране децје рукотворине, док су сви заинтересовани грађани могли да одвоје новчана средства и помогну нашем двогодишњем суграђанину Кости Лешевићу.



Параду маски, костима и мелодија употпунили су шулаши из Новог Сада, док је своје фолклорно умеће представило гостујуће Културно-уметничко друштво „Диша Ђурђевић“ из Вреоца на челу са кореографом Анђелом Митрић.

Одушевљење није крио ни четворогодишњи Иван, који је са узбуђењем

објашњавао како никада није видео „чику са тако дугачким ногама“. Малој Мини највише су се свиделе плесне тачке њених другара и другарица, а како овога пута није била маскирана, пожелела је да се наредне године претвори у принцезу јесени одевену у раскошну жуту хаљину.

С. Ђоковић Станковић

Позоришни фестивал за најмлађе

На 8. позоришном фестивалу за децу „Позоришни рингшпил“ и 22. Фестићу, који су почетком новембра одржани у организацији лазаревачког Пулс театра, најбољом је проглашена представа „Животињске приче“ Позоришта за децу Крагујевац. По мотивима Езопових басни текст су написали Силван Омерзу и Мета Брулец. Комад је режирао Омерзу. Играју Милица Реџић Вулевић, Невена Брзаковић у алтернацији с Дубравком Бркић и Петар Лукић.

На смотри су изведене и представе „Страхиња“ лазаревачког позоришта, „Дечак и месец“ Народног позоришта „Тоша Јовановић“ из Зрењанина и „Бајка о чаробном камену“ Малог позоришта „Душко Радовић“ из Београда. Улаз на све представе у Центру за културу Лазаревац

био је слободан. Традиционално, најмлађи посетиоци оцењивали су одигране представе. Крагујевчани су добили оцену 4,7.

— С обзиром на човекову упућеност на животиње од давнина, разумљиво је и појављивање ових бића у најстаријим поучним наративима који су преживели до данас. Иако нема поузданих доказа да је Езоп заиста живео, приписује му се мноштво прича о животињама с људским особинама које су у усменој традицији опстале 2.500 година. Езопове басне су обично кратке и духовите и једноставним језиком изражавају поучне мисли из свакодневног живота. Свакој басни додаје се сажето учење или морал, а иронијом и израженом доктрином указује на грешке људи — указао је на полазиште представе редитељ „Животињских прича“.

М. К.

Током своје вишедеценијске историје један од најстаријих погона превезао је више од девет милиона вагона угља. Овај вид транспорта угља још увек има своју улогу у систему – јефтинији је и гарантује снабдевање у случају хаварија или екстремних временских услова

„Колубарини“ покретни експонати



Локомотиве нормалка и францускиња

Ове године навршило се тачно седам деценија од када су из колубарског угљеног басена кренули први вагони са угљем, а од тада до данас Железнички транспорт је са површинских копова „А“, „Б“ и „Д“ до „Прераде“ у Вреоцима превезао више од 315 милиона тона лигнита, што је више од девет милиона вагона.

Вагони редовно путују

Данас Железнички транспорт обезбеђује превоз сировог угља за потребе „Прераде“, транспорт сушеног асортимана до станице Вреоци ЖС, ранжирање и утовар просева и суве прашине за потребе ТЕ „Колубара“ у Великим Црљенима, утовар и одвоз те сировине до станице Тамнава за потребе ТЕ „Никола Тесла“ у Обреновцу, одвоз маршрутних возова до станице Вреоци ЖС за потребе ТЕ „Морава“ у Свилајцу, учествује у претовару угља из вагона у камионе. О организацији и реализацији саобраћаја, одржавању вучних средстава, пруге и објеката тренутно се стара 211 радника. У раду је девет електричних локомотива, две дизел електричне локомотиве, локо – трактор, дизел механичка моторна дресина за одржавање контактне мреже, као и више гарнитура вагона.

Прве количине угља пругом Железничког транспорта, транспортоване су давне 1952. године, када је отворен површински коп Поља „А“. Исте године у „Колубару“ су допремљене прве парне локомотиве француске компаније „Дековил“, пионира у индустријској железници. У почетку је основни задатак ове железнице уског колосека (900mm) био да обезбеди превоз лигнита сопственом индустријском пругом од станица Церовити поток и Зеоке, до погона за прераду угља у Вреоцима и истоварних пунктова Мокре и Суве сепарације. Дужина пруге је износила 9,7 километара и она је била електрифицирана, док су вучу возова ранжирни рад у станицама обављале парне и електричне локомотиве.

Парне локомотиве серије 62 произвођача „Ђуро Ђаковић“ Славонски Брод, биле су намењене за маневарски рад на колосецима нормалне ширине 1.435mm (такозване нормалке) и било их је пет, а за рад на уском колосеку постојале су четири локомотиве серије 53 (популарно назване францускиње), које су седамдесетих година замењене електричним локомотивама.

До проширења Железничког транспорта и правог замаха овог дела система долази упоредо са отварањем нових површинских копова Поља „Б“ и Поља „Д“ и изградњом постројења за прераду и оплеменевање угља. Тада су направљена додатна одговарајућа колосечна постројења и средства транспорта, која су омогућавала везу површинских откопа са погонима за прераду, као и везу погона „Прераде“ са железничком станицом у Вреоцима и ТЕ „Колубара“ у Великим Црљенима, дужине око 40 километара. Колосеци су се простирали од Поља „Б“ до станице Тамнава, од чега је пруга уског колосека била дуга 25, а нормалног колосека 15 километара. Сушара је постала главна ранжирна станица и централна тачка индустријске мреже пруга РБ „Колубара“.

■ Сведок једног времена

Као и остале делове великог система какав је Рударски басен „Колубара“, и Железнички транспорт стварала је и развијала читава плејада посвећених људи, који су у погоне уткали све своје знање, време и труд. Један од њих је Драган Планинчић, дугогодишњи директор, који је са нама поводом

јубилеја поделио своја сећања на период најинтензивнијег развоја и рада Железничког транспорта.

– Било је то време када се није знало за одмор. Ентузијазам, стручност и залагање, као и радна дисциплина били су на висини, тако да није било тешко организовати посао. Форсирао се тимски рад који је заиста давао резултате. У обе радне јединице – Транспорт и Одржавању, имали смо квалитетне кадрове, добре инжењере и изузетне мајсторе. Било је такмичења у броју искипаних вагона, награда за добре резултате, али и казни за неизвршене обавезе – рекао је Планинчић који је, након завршеног Саобраћајног факултета најпре радио као директор Нискоградње у „Грађевинару“, да би 1985. године прешао у „Колубару“. Прво је био управник, а затим директор Железничког транспорта, и са тог радног места испраћен је у заслужену пензију 2014. године.

Његове речи потврђује и податак да је у том периоду највећи број искипаних вагона био 1992. године, када је на Мокрој сепарацији искипано више од 4,1 милиона тона угља.

Сећајући се периода када су радиле већ поодавно пензионисане парњаче, Планинчић са поносом говори



Драган Планинчић (у средини), пуштање у рад дизел електричне локомотиве

да су оне биле прави путујући експонати који су одано служили својој сврси, све док их нису замениле ефикасније електричне и дизел-локомотиве.

У сећању му је остао и сусрет са Филипом Марковићем, тада осамдесетшестогодишњим пензионером из Београда, од кога је сазнао занимљиве детаље о томе како су 1952. године купљене четири парне локомотиве француске компаније „Дековил“ за потребе РБ „Колубара“.

Наиме, када је Међународна банка давне 1951. године одобрила кредит за развој југословенских рудника, Марковић је радио као руководилац у „Руднапу“, који је био директно под управом Министарства рударства и енергетике. Међу многобројном рударском механизацијом за целу Југославију било је предвиђено да се купе четири

локомотиве за потребе РБ „Колубара“, за које је одвојен тачно 787.831 динар. Марковић је био задужен за избор и испоруку локомотива и под његовим будним оком оне су допремљене из Париза у РБ „Колубара“.

Парне локомотиве радиле су све до новембра 2008. године, када су загашене и напустиле шине као најстарије локомотиве у Европи. Данас представљају праву музејску вредност, а једна је као експонат изложена у Вреоцима испред станице „Сушара“ где је посећују љубитељи старих локомотива из целог света.

Модернизација система

Од 2. децембра 2008. године шинама су кренуле нове дизел електричне локомотиве чешке производње, које су допринеле поузданијој, сигурнијој и квалитетнијој производњи.

Ово је био један од корака ка модернизацији „Прераде“ у складу са новим нормама у области заштите животне средине.

— Поводом пуштања у рад две дизел електричне локомотиве организован је свечани пријем коме су присуствовали представници амбасаде Републике Чешке у Србији, Министарства рударства и енергетике, „Електропривреде Србије“, бројних чешких фирми које су учествовале у овом пројекту и, пословодство РБ „Колубара“. Те савремене локомотиве, које се и данас користе, изузетних су манипулативних способности. Делом су уређене и према специјалним захтевима „Прераде“ везаним за запрашеност средине у којима ће радити. Мотор катерпилар је америчке производње, генератор је марке сименс, а вучни

мотори су чешке производње. Док су грађене, наши радници су одлазили у Чешку на обуку за управљање и одржавање. Оне су драстично побољшале брзину и квалитет рада и веома олакшале посао људима — рекао је Планинчић.

Железнички транспорт током наредног периода очекују значајне трансформације, јер ће постојећа траса довоза угља за Мокру сепарацију који се до сада одвијао железничком пругом уског колосека, бити замењена тракастим транспортерима.

Иако је последњих година било речи о гашењу погона, након укидања железничког транспорта угља од Поља „Б“ до „Прераде“ 2014. године, наставили су са радом, што говори да је ова врста саобраћаја, и уз модернизацију, још увек потребна „Колубари“. Транспорт железницом знатно је јефтинији и једини који може да обезбеди брзо и сигурно снабдевање у случају евентуалних хаварија и екстремно лоших временских услова.

Резултати показују да у години свог јубилеја Железнички транспорт испуњава све планове и не заостаје за другим „Прерадиним“ погонима.

Т. Симић

Рекорд

Историја Железничког транспорта чува још један занимљив податак — највише угља превезено је 1979. године, када је за 12 месеци превезено више од 12,6 милиона тона угља, спакованих у чак 393.750 вагона.



Фото: Д. Начић

Туристи у посети парним локомотивама



Први транспорт угља возом са Поља „Б“

Увек у спорту

Више од 20 година самостално води рекреацију жена, које су углавном запослене у „Колубари“

Моје дугогодишње искуство као спортисте, а затим и дугогодишњег рекреатора, говори да ништа не може заменити физичку активност и да не постоји чаробна пилула која може да је надокнади – каже на почетку разговора Слободан Ивовић, рекреатор Спортско-рекреативног центра „Колубара“.

Популарни Ивке сматра да је велика заблуда како су свакодневни кућни или послови „око куће“ адекватна замена за циљану физичку активност. Кретање, пливање, трчање, брзо ходање помажу комплетном кардиоваскуларном систему, јер подразумевају специфично ангажовање свих мишића.

Затворени базен отвара сезону

Затворени базен СРЦ „Колубара“ почео је са радом 10. новембра. Ове сезоне примењиваће се нови ценовник – цена карте за школски узраст износиће 100 динара, за одрасле кориснике 200 динара, а коришћење сауне и парног купатила је 300 динара.

У току је и упис деце заинтересоване за бесплатну обуку непливача. Пливачки клубови „Колубара“ и „Лазаревац“ примаће сваког месеца по десет непливача. **Р. К.**

Такмичење у пливању

Спортски центар „Колубара“ за све раднике Рударског басена „Колубара“, као и раднике „Про ТЕНТ“-а и „Услуга“, првог викенда децембра организује такмичење у пливању слободним стилем.

У мушкој конкуренцији пливаће се 50 метара, а у женској 25.

Сви заинтересовани могу да се пријаве Рекреативној служби СРЦ од 21.11.2022. до 30.11.2022. од 8 до 15 часова. Сви пријављени накнадно ће бити обавештени о сатници. **Р. К.**



– Не ради се о снази, већ о самом кретању – појашњава Ивовић.

На Факултету спорта и физичког васпитања, био је међу два најбоља студента генерације. Негде у то време, на наговор легендарног тренера Драга Томића дошао је у одбојкашки клуб „Колубара“. Пуних шест година наступао је за тим из Лазареваца, тада члана Супер лиге старе Југославије.

– Лазаревац је био један од ретких градова у старој Југи чији су и одбојкаши и одбојкашице били чланови елитне лиге. Обе екипе су постизале невероватне резултате и одбојка је била важна за спорт број један у овом граду – присећа се Слоба тог времена процвата одбојке.

У исто време био је запослен у СИЗ за физичку културу, након чега је прешао у Спортски центар, где је годинама радио као организатор радничко-спортских игара. У једном периоду посвећено се бавио вођењем програма за корективну гимнастику деце.

– То је био веома одговоран и захтеван посао. Вежбе које сам примењивао биле су специјално осмишљене као превентивна мера и обезбеђивале су деци правилан развој, али и спречавале прогресију постојећег деформитета. Наравно, били су укључени и родитељи, који су, уз редовне прегледе, пратили свакодневни рад и развој својих малишана. Тих осам година које сам провео у раду са децом сматрам веома озбиљним послом и поносан сам на резултате које сам постигао – каже Ивовић.

Посао рекреатора ради од, сада већ, давне 2001. године. Најпре је предводио групне вежбе жена на базену, а након тога, па све до данас, организује и води рекреацију за жене два пута недељно у трим-кабинету нове хале.

– Више од 20 година самостално водим рекреацију жена, које су углавном запослене у „Колубари“. То су групе од по 15, рекао бих, упорних жена. Неке од њих годинама предано тренирају. Заинтересованост не јењава ни након две деценије – каже наш саговорник и додаје да су термини уторком и четвртком, и да је свако ко жели да ради на свом здрављу и кондицији добродошао.

Упоредо са својим послом био је активан играч и тренер у многим клубовима. Одбојци је посветио младост, дао јој доста, али каже да му је и она вратила, јер се и даље бави оним што воли. Као тренер водио је многе клубове. Иако је желео да ради у мушкој одбојци, десило се да је много више времена у каријери на паркету провео са девојкама.

– Рад са децом, у мом случају рад с девојчицама од 13 до 14 година које сам тренирао у Одбојкашком клубу Лазареваца, захтевао је огроман труд, али све се исплатило. Као и у „Колубари“ где смо играли Супер лигу и тада савладали два пута „Црвену звезду“ коју је водио наш прослављени тренер Зоран Терзић. Тада је црвено-бели дрес носило чак шест репрезентативки Србије. То је нешто што ћу заувек памтити – са поносом прича Ивовић.

Т. Крупниковић

Оставио траг

Ивовић је као тренер оставио свој траг у клубовима „ТЕНТ“ из Обреновца, „Србијанка“ из Ваљева, у мушкој екипи „Такова“. Био је помоћни тренер јуниорске репрезентације Србије, са освојеним сребром на Балканијади. Три пута је проглашен тренером године у општини Лазаревац. Написао је и приручник-водич за тренере млађих категорија.



/// Фото: Милан Цвијетић



CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд 658(497.11)(085.3)
ЕЛЕКТРОПРИВРЕДА Србије Енергија Колубара ЕПС Енергија Колубара / главни и одговорни уредник Ана Павловић. -
2017, бр. 1 (нов.) - . - Лазаревац : Електропривреда Србије, 2017- (Инђија : Komazes copy). - 30 cm
Месечно. - Је наставак: Колубара (Лазаревац) = ISSN 1451-2890
ISSN 2560-5143 = ЕПС Енергија Колубара
COBISS.SR-ID 250299404

