

ПОКРЕТНЕ СЛИКЕ ЈЕДНОГ ВРЕМЕНА

Мало је земаља које госту могу понудити превозно средство чија се прошлост везивала за институцију председника државе. Плави воз се поистовећује са симболом једног времена, трајања и угледа бивше Југославије, Титових путева и путовања. Препознатљива композиција, у чијим су гламурозним вагонима уживале гостопримство познате историјске личности, данас је много више од туристичке атракције. Очуван и технички беспрекоран, Плави воз постаје још један српски бренд, који ће, на дуже време гледано, представљати националну вредност и средство солидних прихода. Томе је, на свој начин, дала допринос и Војска Србије.



Бренд је реч чудног порекла. Потиче из давнина, али постоји неколико верзија њеног настанка. Међутим, никада није била толико изговарана као у првој деценији овог века. Са времени токови донели су је и на наше језичке обале, као у бесцаринску зону, па смо је прихватили такву каква је, без обавезе да је преведемо и до краја објаснимо њен садржај. Добро, ако је безрезервно прихваћена у целом свету, зашто да цепадим? Боже мој, једна реч...

Али не можемо против нашег лепог српског језика. Превешће мо је, па нека остане „бренд“. А значи: жиг, марка, трговачки знак, буктиња, чак... Елем, бренд је за сигурно знак познавања, распознавања, вредности, поштовања, нешто вредно и уважавано. То је печат порекла и служи на част оном ко га има. У савременом свету, радозналост и спремност на нова открића, може да подразумева много тога, од фирмиране гардеробе до свемирских програма.

Дабоме, не можемо мимо света и не треба. Тако се стиче афирмација и представљају националне вредности, што у тешкој утакмици за положај на табели значи поен више. Србија се има чиме представити и подићи. Наши манастири, планине, Ђавоља варош, национални паркови, кањон Таре... Јесу ту и јединствени радови златиборских плетива, тенисери, тенисерке, индустријски производи, гастрономски специјалитети, вина, шљивовица... Сутра ће то постати прве девојке – официри школоване на Војној академији.

Није згорег сетити се свега што нас топлом светлошћу обасјава, поготово у овом тешком времену, када у тренуцима (не)оправдане мрзовоље, свашта помислимо о себи.

■ МЕЂУ ВЕЛИКАНИМА

Један од наших знакова на путу јесте и треба да буде чувени Плави воз, најпознатија композиција на колосецима бивше Југославије. Везивала се за углед земље и председника, чије је име обележило знатан део њене историје. Тито га је много волео. Проводио је време у вагону који је њему намењен, али и у осталим просторима, удобним салонима. Радо је путовао тим возом, а покретне слике једног времена садрже симболику његовог трајања.

Од првог путовања 1959. године, када је воз направљен, до последњег, кишног дана у пролеће 1980. године, када је

композиција кренула од Љубљане пут Београда, а народ је испраћао с нескривеном тугом због растанка с председником, Плави воз постао је институција, путујућа резиденција, свуда топло дочекана и срдечно испраћана. Наравно, био је и предмет поштовања и знатижеље.

Ретки су људи који су у њему боравили, а официри војске и милиције имали су строгу обавезу чувања службене тајне. Локомотива и десет вагона представљали су једну целину, а у композицији су се налазили – председников салон, кола за конференције, салон за госте, кола за спавање, ресторан, кухиња, вагон

за енергетско напајање (струје, уређаја за климатизацију, средстава везе...) и још један намењен превозу аутомобила. Причало се како је воз блиндиран, да су стакла непробојна. Конструкција јесте рађена од посебно обрађеног материјала, али не ради некаквог оклопа, а стакла су била обична. Безбедносни систем представљала је претходница и композиција која се кретала иза главне.

Ентеријер вагона је углавном прављен од махагонија, дрвета крушке и ораха. Украшен је уникатним интарзијама. Јела су се током путовања служила у кобалтном сервису. Воз је опремљен уређајима за регулацију температуре и влажности ваздуха, пренос и репродукцију звука, кино опремом...

Међу бисерима у историји железнице постојали су Оријент експрес, Сребрна муња, Лејтон експрес., али ниједан се није везивао за председника државе. Плави воз јесте. Од 1959. до 1980. године, током путовања на којима је Тито угостио више од 60 светских државника, прешао је 600.000 километара. Његови гости, сем осталих, били су и Краљица Елизабета II, Принцеза Ана и Принц Филип, Цар Етиопије Хајле Селасије, председници Леонид Брежњев, Џавахарлал Нехру, Гамал Абдел Насер, Ахмад Сукарно...

■ ДРУГИ ЖИВОТ

Са одласком председника, а поготово након распада СФРЈ, и Плави воз је замало отишао у заборав. Срећом, од 1991. године налази се у власништву Железнице Србије, која га је одржавала и чекала погодан тренутак за његов повратак у саобраћај. Тек 2005. чувена композиција отиснула се пут Атине. Од тада се интензивно размишљало о другом животу Плавог воза и његовој ко-



Свечани салон

ЗАПЕЧАЋЕНИ КОВЕРТИ

За време Титових путовања мере безбедности су биле у духу времена. Није постојао ред возње Плавим возом, а само је узан круг људи, под шифром, знао када и куда ће кренути. Припадници служби безбедности су на дан путовања разносили запечаћене коверте шефовима услутних станица са назначом да их отворе (само један од њих) на одређени телефонски позив. Тек када би примили поруку са командом: „Отвори коверат тај и тај“, они би прочитали садржај и поступали према упутству.

После тога, исти људи који су им донели фамозне коверте, долазили су по њих. Тешко оном ко је завирио у текст коверте чија му шифра није саопштена.

Нешто слично духовито је испричано, у домаћем филму „Три карте за Холивуд“, где командир станице милиције, опседнут властитом паранојом, припрема мало место за дочек председниковог воза. И тренира строгоћу, наравно.

ПРИСТУПАЧНЕ ЦЕНЕ

Без обзира на скупо одржавање и ангажовање стручног кадра, цене су сасвим прилагођене нашим условима. Тако закуп Плавог воза на релацији Београд–Ужице и назад кошта 2.347, до Врњачке Бање 2.741 а Суботице 2.260 евра. И поред свега, Железнице Србије су нашле рачуницу и позитивно послују.

Током путовања гости могу бити послужени специјалитетима домаће кухиње, уз звуке изворне народне музике или – већ по жељи.

Вагон који је некада служио за превоз и прање аутомобила ускоро ће добити другачију намену. То би могао да буде простор за дискотеку, малу сцену или галерију. Идеје се множе и нека их је све више.



мерцијалној употреби. Пројекат је од почетка водила госпођа Бранка Стаменковић, помоћник директора за посебне превозе Железнице Србије. По њеним речима, да би се амбициозно замишљен програм остварио, требало је урадити много тога, од техничке исправности до планова путовања.

Већ 2006. године забележено је 37 полазака са 7.000 путника. У возу су обележене многе годишњице, прославе успе-



Возовођа Тома Поповић (други здесна) са колегама

Време је учинило своје. Остало је још свега неколико сведока Титових путовања омиљеним превозом. Један од њих је Тома Поповић, возовођа Плавог воза. Са супругом Миром, пензионерске дане проводи у Београду. Здравље га добро служи, на радост породице, близанаца Драгане и Драгана, те унука стасалих за војску.

Из засеока Кршљање крај Мокре Горе, млад се запутио у велики град, марљиво радио и школовао се. Његова љубав били су возови. Почео је као пружни радник на панчевачком мосту, потом је постао кочничар, па маневриста, скретничар, кондуктер... Од 1973. године његово радно место је било у гаражи Плавог воза. Запажен као марљив и поуздан радник, положио је испите и постао возовођа, пратилац вагона Плавог воза.

Тешко је описати све његове успомене. Много путовања према Скопљу, Сарајеву, Загребу, Пули...

– Ишли смо за Приштину 1974. године. Ноћили смо у Бањској, а ујутру, сасвим изненада, на вратима вагона појавио се председник, сишао и пружио нам руку, честитајући 14. април Дан железничара. Били смо одушевљени његовом пажњом.

Годину дана касније беше страшна зима. Затекли смо се у Крању и кренули пут Јесеница. Испред наше композиције кретала се снажна локомотива са раоником, која је отклањала снег с пруге, нападао „преко главе“. Том приликом права санта се одломилла и пала испод Титовог салона, ишчупала црева за кочење и напајање. Воз је одмах стао. Нашао сам се близу, искочио из вагона, баacio се испод вагона и голим рукама почео да разгрћем снег. Ношен неком чудном снагом успео сам

шних фирми, одржани бројни семинари... Наравно, радост путовања јединственим возом осетили су многи наши људи, али и гости из иностранства. Више хиљада америчких туриста, на пример, дивило се чарима путовања у вагонима где су некада уживали чувени државници, уметници, научници... Како истиче госпођа Стаменковић, осим послужења, путници добију прегршт занимљивих информација о историјату Плавог воза, а упућени водичи спремни су да одговоре на бројна питања знатижељника.

Како би аутентичност композиције била потпуна, на вагоне су враћени и државни грбови СФРЈ, који су, ко зна због којих разлога, скинути после распада земље. Путовало би се више и чешће да елементарне непогоде, поплаве пре свега, нису учиниле своје и списку штете додале још једну. Међутим, прошлогодишња сезона била је берићетна. Број полазака се попео на 47, а број путника постао је петоцифрен. Још нешто – највише државне институције прихватиле су предлог да се Плави воз сврста у културну баштину Србије. Путовало се до Вршца, Врњачке Бање, Палића, Мокре Горе, па чувеном Шарганском осмицом преко Златибора...

Кошаркашки ас Владе Дивац позвао је госте из целог света, чак и звезде НБА, на опроштајну утакмицу. До његовог родног Пријепоља, где је Владе убацио свој последњи кош, путовао је са гостимо у Плавом возу.

Путника је све више. Међу пилот пројектима у 2008. години налази се и обилазак Моровића, некада омиљеног Титовог ловишта. Оно што је сасвим извесно биће

ТОМИНЕ УСПОМЕНЕ

за тили час, али оштрице леда су ме изгребале до крви. Одмах сам дао знак за покрет, не примећујући Тита који ме посматрао с прозора. Питао ме колико сам повређен, а ја сам одговорио да је то ситница. За неколико минута крај мене је био Титов лекар и превео ми руку...

Био сам практично припадник пратећег батаљона Плавог воза у коме се налазило и неколико железничара. Радно место ми је било у првом вагону, такозваном инспекторату. Велика част и обавеза.

Плави воз је свега три пута путовао у иностранство. Два пута у Париз и једном у Солун. Без Тита је ишао у Темишвар 1979. године, када смо превезли камбојанског принца Нородома Сиханука. Сећам се да је на рантанку с Титом у Топчидару плакао. Када смо кренули, рекао нам је: „Благо вама и будите поносни што имате оваког председника“. Вероватно је слутио да га више неће видети...

У јесен исте године Тито је последњи пут за живота путовао од Зенице до Београда. Најтужније путовање остаће нам свима у трајној успомени, јер је цела земља била у сузама. Шестог маја кренули смо из Љубљане на Титово последње путовање. Сећам се да је падала ситна киша, небо је било тмурно, а ми опхрвани тугом...

Слушам сада којекакве, углавном неистините приче о Плавом возу. Нећу да се оглашавам и да их демантујем, свако има свој образ и савест. Истина је следећа: због Плавог воза минимално се реметио постојећи ред возње. Поступали смо по чувеном „Правилнику 7“, што је подразумевало дискрецију у сваком погледу, безбедност учесника у саобраћају и чување службене тајне – прича Тома.

и једна свадба. Наиме, младенци су резервисали возњу за 25. мај и венчање у Сремским Карловцима. Такође су планирана 64 поласка, с тим што ће се тај број повећати у ходу, највероватније за додатних двадесетак.

■ КАРИКА КОЈА НЕДОСТАЈЕ

За причу о Плавом возу не можемо рећи да има срећан крај, јер траје и – нека потраје што дуже. Оно што недостаје убрзо ће се решити. Наиме, срце сваког воза јесте локомотива. „Плавог” је најпре вукла парњача и, наравно, отишла је у музеј. На њено место стигле су три „дизелке” са ознаком „761”. Време је учинило своје, па су и оне с временом „пензинисане”. Добиле су замену у виду саврменијег вучоноше „666”. У потрази за оригиналном сликом историје, Железница Србије ће понудити немачкој фирми, произвођачу модела „761” сва три своја примерка, у замену за један ремонтван и опремљен за безбедно функционисање.



Радни сто председника

ФОРМАЦИЈА

Плави воз је, углавном, имао стандардну формацију са локомотивом и девет вагона. Вагони су дугачки 25 метара, а тежи од 46 до 52 тоне, у зависности од намене. Тако је и тежина композиције варирала између 700 и 1.200 тона. Конструисана је за брзине до 120 километара на час, али се због безбедности није возило брже од 100. Судбину композиције држао је деценијама у вештим рукама машиновођа Дане Рапаић.

Карика која недостаје јесте салон-вагон, који „дужи” 64. батаљон логистике Војске Србије. О чему је, заправо, реч објаснио нам је пуковник Никола Осмокровић из Управе за снабдевање Министарства одбране. Наиме, од 1995. године тај вагон је „по формацији” припадао функцији савезног секретара за народну одбрану. После распада СФРЈ остао је Топчидеру, где се данас чува. Исправан је. За разлику од осталих вагона Плавог воза, он се може прикључити било којој композицији. Али то би заиста било непримерено и несврхисходно. Шта је он сам, без своје сабраће на шинама?

Како каже пуковник Осмокровић, Министарство одбране је изразило спремност да, као његов власник, прода тај вагон. То је потписом претходног министра Зорана Станковића преточено у важећи документ. У духу Закона о јавним набавкама, расписан је тендер, чији је садржај објављен у Службеном гласнику. Нај-

ОСТАЛО ЈЕ ИМЕ

Садашњи шеф Плавог воза јесте Милета Николић, даровити стручњак железничког саобраћаја, који руководи правим малим покретним предузећем. Да би цео систем био у функцији, неопходно је много свакодневног рада. Нарочито се води рачуна о одржавању свих делова композиције.

– Наши путници не крију одушевљење што им је пружена прилика да путују Плавим возом. Током вожње постављају занимљива питања, која се најчешће односе на простор где је боравио Тито. Ја их упорно враћам на 1959. годину, када је воз изграђен, а у њему су у оно време били купатило, кино-пројектор, уређаји за климатизацију... Многи очекују златне предмете и остале симболе раскоши, али тога нема. Без обзира на то што је у вагонима комфор заиста потпун, истакао бих да је сав унутрашњи простор уређен укусно и са мером, без претеривања и наглашеног луксуза. Тито је био државник великог формата, а гости на путовањима позната имена из новије историје. У складу с тим чињеницама Плави воз је био права мера – каже господин Николић.

У низу занимљивих детаља везаних за познату композицију, један се брзо распознаје. Наиме, постоји вагон који носи име чувеног француског председника Шарла Де Гола.

– Планирана је његова посета 1971. године. Тито је желео да га угости и у Плавом возу. Адаптирани су неки детаљи једног вагона, нарочито постеље, јер је генерал Де Гол био изразито висок човек. Постоје различите приче зашто се тада двојица државника нису срела, али вагон с његовим именом је остао до данас – истиче Милета Николић.

пре се јавила једна фирма која је касније одустала од куповине. Сада је заинтересована Железница Србије, па се очекује да ће се посао привести крају на обострано задовољство. Најприродније би било да се вагон-ресторан нађе у матичној композицији. Тако ће се комплетирати још један српски бренд... ■

Бранко КОПУНОВИЋ



Трпезарија