

Железнице Србије

Железнице Србије је јавно предузеће коме је главна делатност обављање промета роба и путника на железничким пругама у Србији. Укупна дужина пруга у Србији је 4.347 километара, од чега је електрифицирано 1.387 километара (32 %).

Железничка мрежа у Србији се заснива на ширини колосека од 1.435 mm, а сви остали системи колосечних ширина су напуштени почевши од 1964. године када је донет план о модернизацији железнице у СФРЈ. Прва деоница која је електрифицирана је била од Београда, преко Шида, до Загреб, а пуштена је у саобраћај 31. маја 1970. године.

Историја

Према одредбама Берлинског конгреса и железничке конвенције Ристић-Андраши из 1878. године Србија је била дужна на у року од три године направити железницу. После неуспешног покушаја владе Јована Ристића, напредњачка влада Милана Пироћанца склопила је уговор о изградњи и финансирању железнице са тада напредним друштвом Генералном унијом из Париза јануара 1881. године.

Уговор о зајму био је на 100 милиона франака/динара, са курсом од 71,4 %, каматном стопом од 5 % и роком отплате обвезница 50 година. Километар пруге од Београда до Врања плаћан је 198 хиљада динара. Годину дана касније, јануара 1882, Генерална унија је банкротирала, а Србији је претила велика штета. Ипак, до ње није дошло, пошто је посао преузела друга француска фирма, а и стечајна маса била је знатна. Радови су настављени по плану. 23. августа 1884. године (4. септембар по грегоријанском календару) из Београда за Ниш пошао је први воз у Србији. Тог дана у Јагодину је воз из Београда стигао у 15ч 30 мин. Пут од Београда до Јагодине трајао је 4ч 41 мин.

Редован саобраћај је успостављен 3. септембра и то се слави као Дан железничара (15. септембар по грегоријанском календару).

Железнички возни парк

Железнички возни парк се углавном састоји од електричних шинобуса (ЕМУ класа 412) и електро-локомотива направљених у сарадњи између Машинске индустрије Ниш (МИН) и Раде Кончар Загреб (класе 441 и 444), под шведском лиценцом, као и румунских локомотива (класа 461 која се углавном користи за транспорт робе због мале брзине), такође рађених под лиценцом. Неке од тих локомотива су недавно модернизоване од стране МИН-а. Дизел-локомотиве су углавном рађене од стране компаније Ценерал Моторс (класе 645, 661, 664, 666), МИН-а (класе 741, 742, 734), Макоса (класа 644), Ђуре Ђаковића (класе 662, 643, 642) као и разних европских произвођача. Дизел шинобуси (ДМУ класе 710, 712 и 812) се најчешће користе за локални саобраћај.