

Директор Славић предложио је на састанку, да се ради ублажења тешкоћа превоза робе камионима за време оваквог високог водостаја могу користити вагони, који би пребацивали камионе до Мале Крсне, пошто се железнички саобраћај преко моста и даље одвија.

На крају је дошло до споразума да ће ЖТП са своје стране настојати да замену шина, прагова и неких делова моста убрза што је могуће више како би се омогућило постављање коловоза на Љубичевском мосту, по коме је он уплетен са пругом. Ради тога највећи део саобраћаја обављаће се током ноћи, да би се радови могли у току дана готово несметано одвијати. Верује се да ће радови на ремонту моста бити завршени до 10. јануара, када ће се успоставити редован железнички саобраћај.-

Радове на мосту изводила је екипа Мостовске радионице Секције ЗОП Пожаревац под руководством надзорника мостова Момчила Јовановића. Радови су обављани уз "затвор" моста за сва друмска возила од 6 до 18 часова, док се железнички саобраћај одвијао нормално. И поред свега тога радови нису могли брже да се обављају, због тога што је железнички саобраћај био врло густ, тако да су дневне оправке трајале највише три сата. Ипак радови су брзо окончани упркос свим овим тешкоћама, тако да је мост био оспособљен за несметан саобраћај и друма и пруге.

У 1963. години када је био низак водостај Велике Мораве једна екипа гњураца предузећа "Иван Милутиновић" из Београда, обезбеђивала је два бетонска стуба, који су са осталим стубовима држали мост, јер их је вода доста била оштетила. Овде се радило о једном стубу који је био ближи пожаревачкој страни а други је био у непосредној близини обале према Малој Крсни. Оба стуба су после ослобођења на брзу руку бетонирани, да би се мост што пре оспособио за железнички саобраћај, што је допринело да је ерозија Велике Мораве лагано чинила своје и односила доста материјала од кога су стубови били изграђени, тако да је саобраћај дошао у независан положај.

Секција за одржавање пруге Пожаревац ставила је била на расположење све своје услуге екипи филмског предузећа "Дунав".

Под на пешачкој стази на мосту од 1947. године када је био стављен дотрајао је, па га је таквог затекла и 1962. година а ограда која је требала да буде постављена као заштита није урађена, те су се дешавали случајеви да су бициклисти падали у воду. Пошто је под брзо пропао демонтиран је, те је тако мост остао без пешачке стазе, а пешаци као и бициклисти били су принуђени да иду средином моста што је стварало велику опасност за њих од возова и друмских возила. У исто време настајале су жучне свађе и дуге препирке са чуварима када је путни прелаз био затворен због проласка возова преко моста а пешаци су желели по сваку цену да пређу на другу страну моста. Секција за одржавање пруга Пожаревац више пута је била постављала код Техничке секције за путеве у Пожаревцу овај проблем, али је увек добијала одговор да је Техничка секција буџетска установа и да не располаже средствима за измену конструкције пешачке стазе.

О овом ремонту Љубичевског моста тадашњи информативни лист Железничког транспортног предузећа Београд "Напредак" у броју 15 од 25. 12. 1962. године писао је:

- После обиласка радилишта на ремонту Љубичевског моста преко Велике Мораве, у Пожаревцу је ових дана одржан састанак на којем су разматране могућности за брже одвијање радова. На овом састанку су учествовали поред осталих, и представници комуне и среза Пожаревац, док је са стране ЖТП-а Београд у разговорима учествовао директор Техничког организационог сектора, Велибор Славић.

У току једночасовног састанка, истакнуто је да Ауто-транспортно предузеће због радова на мосту свакодневно губи око пола милиона динара, јер је принуђено да користи заобилазни пут, дужи за сто километара. До повећаних трошкова друмског транспорта дошло је, наиме, не кривицом железнице, већ стога што се неколико дана понтонски мост није смео користити због повећаног водостаја Мораве. Сем тога, у последње време путници радије користе железничка савремена средства - шинобусе.

За затварање и отварање браника од стране Пожареваца потребно је да се ручицом направе 16 обртаја, што се учини за 15 секунди.

3.

Средства за споразумевање

За споразумевање при вршењу сужбе постоји пословна телефонска линија број 40-610 Мала Крсна - Пожаревац.

Позивни знаци на овој линији су:

Пожаревац . -- (П)

Мост . . . (С)

Мала Крсна --- (О)

Поред ове линије постоји и сигнално - звоновна линија број 90-610 која је везана са суседним станицама.

4.

Саобраћајне одредбе

1. Обезбеђење моста

а) Воз се отпрема из Пожареваца за Малу Крсну:

Када станица Пожаревац треба да отпреми воз за Малу Крсну дужна је на 5 (пет) минута пре стварног поласка воза да позове чувара прелаза на Љубичевском мосту и да нареди обустављање саобраћаја друмских возила и обезбеђење моста за пролаз воза, следећим фонограмом:

"Из Пожаревац број... час и минут... обуставите саобраћај друмских возила и обезбедити пролаз преко моста за воз број... Потпис отправника возова."

Примљени фонограм чувар прелаза на Љубичевском мосту заводи у свој телефонски дневник уз назнаку времена пријема и предузима потребне мере да обустави саобраћај друмских возила и затвори обадва браника. Када је саобраћај друмских возила обуставио и бранике затворио, чувар прелаза позива станицу Пожаревац и Малу Крсну и даје следећи фонограм:

"Пожаревац и Мала Крсна са моста број... час и минут... Саобраћај друмских возила обустављен, браници затворени, мост обезбеђен за пролаз воза број... Потпис чувара прелаза."

Станица Мала Крсна као присутни сведок потврдиће пријем фонограма речима "разумео" и потпис радника који је фонограм примио.

већ касније из разноразних саобраћајних и других разлога а мост за то време је стајао затворен за друмски саобраћај. Честа је била слика да по стотину и више метара једно за другим стоје друмска возила чекајући пролаз воза. Ово чекање трајали је некада и по 30 до 50 минута, нарочито када је воз изшао из правца Мале Крсне. Возачи изнервирани стајањем скоро увек су се свађали са чуварима путног прелаза не схватајући да су то прописи налагали и да другачије не може да буде. Све је ово потенцирало да се што пре изгради мост за друмски саобраћај.

У 1968. и 1969. години ред вожње је био предвидео тзв. "купачке возове" почев од 20. јуна па до 10. септембра који су стајали на Љубичевском мосту. Из правца Мале Крсне према Пожаревцу стајала су два шинобуса и то у 8,36 и 14,16 часова а из правца Пожаревца према Малој Крсни у 9,18, 12,45 и 14,45 часова. Пожаревљани су ову погодност обилато користили.

Изградња друског моста није била започета ни у 1972. години, а Љубичевски мост је већ постао сасвим "уско грло" за друмски саобраћај. Ово је нарочито дошло до пуног изражаја пуштањем у саобраћај пруге Мајданпек-Бор, када по реду вожње преко моста је за 24 сата прелазило 63 редовна и теретна воза.

Ако се узме у обзир да је тада мост за сваки долазећи воз био просечно 15 минута затворен за друмски саобраћај, може да се добије поразан резултат да је мост у току 24 сата био 15 сати затворен. Ово је за привреду био недокнадив губитак а да се не помињу хитне медицинске и друге интервенције. Због тога је постало акутно питање изградње бетонског моста за друмски саобраћај.

У септембру 1972. године почело је извођење радова на измени пода на мосту због дотрајалости од стране Предузећа за путеве из Пожаревца а Секција ЗОП Пожаревац мењала је ситан колосечни прибор на колосеку који је гравитирао преко моста. Радови су извођени махом ноћу због тога што је тада био слабији интензитет друског саобраћаја. Радови су споро одмицали јер предузеће за путеве није располагало са већим бројем радника. Уз велике напоре некако су радови ипак приведени крају.

У своме извештају од 11. јануара 1980. године ООУР за одржавање пруге Пожаревац је известила републичког Инспектора да је извршила мере наложене у решењу и то само у навозним рампама испред и иза моста. За део колосека преко самог моста ООУР је била припремила материјал горењег строја, али није био још уграђен, јер још увек СИЗ за регионалне путеве Смедеревска Паланка није обезбедила средства и извођача радова за замену патосница на коловозу. Није извршено ни калдрмисање навозних рампи где је био измењен колосек, иако је ООУР ЗОП Пожаревац о томе СИЗ за регионалне путеве обавестила још 18. децембра 1979. године.

ОУР ЗОП Пожаревац је такође у извештају републичком Инспектору навела да пошто су патоснице толико дотрајале (труле, поцепане и отковане), а коловозне траке нису калдрмисане, постојала је опасност по безбедност саобраћаја како друмског, тако и железничког, јер је био често случај да су се друмска возила заглављивала у колосек на некалдрмисаним навозним рампама, а патоснице су искакале испод возила, па је због тога претила опасност да дође до исклизнућа воза или пак његовог налета на друмско возило. На више места постојали су и отвори у патосницама због њихове трулости, па је због тога и била опасност да се запрежна возила и стока заглаве и тиме дође до несреће.

На основу свега овога ООУР ЗОП Пожаревац је тражила да републички Секретаријат за саобраћај забрани друмски саобраћај преко моста код Љубичева.

У јуну месецу 1980. године републички Секретаријат за саобраћај је донео решење број 340-58/79 којим је привремено обустављен саобраћај за сва друмска возила преко моста. Ова обустава је ступила на снагу 28. јула 1980. године од 6,00 часова и трајала је све до завршетка радова на замени горњег строја пруге и пута. Радови су се били отегли доста дуго и тек 18. јануара 1982. године су били завршени и у 12,00 часова је друмски саобраћај био пуштен преко моста. За све време док су радови трајали друмски саобраћај је ишао преко новоизграђеног моста код села Драговца.

Потребно је нешто више рећи како су ови замашни радови текли и о тешкоћама које су у току радова долазиле.

ООУР ЗОП Пожаревац тражила је од Сложене организације удруженог рада железничког транспортног предузећа "Београд" Београд потребан "затвор колосека" између Мале Крсне и Пожаревца у трајању од пет и по сати, како би се радови могли да заврше што пре а најкасније до месеца септембра. "Затвор колосека" је тражен за све радне дане сем недеље у периоду од 5. августа до 14. септембра 1980. године, с тим да почне у 10,30 а заврши у 16,00 часова.

Због оваквог "затвора колосека" мора је да уследи и прелаз путника из једног у други воз и то код шинобуса који су полазили из Пожаревца у 12,05 и 14,15 часова и из Мале Крсне у 13,45 и 14,49 часова. Шинобус који је полазио у 15,35 часова из Пожаревца морао је да пође са закашњењем од 25 минута односно у 16,00 часова.

ООУР ЗОП Пожаревац због овакве саобраћајне ситуације да код моста мора да се прелази из воза у воз, тражила је да на мосту дежура један отпавник возилова који би имао задатак да регулише саобраћај ових возилова. О свему овоме путем јавног информисања обавештено је грађанство и сви остали заинтересовани.

Из динамичног плана кога је била сачинила ООУР ЗОП Пожаревац у вези радова на мосту може да се види да је било предвиђено од јула до септембра 1980. године урадити следеће:

- превезе 324 комада мостовске грађе и 10 тона колосечног прибора;
- конзервира 28 тона шина и колосечног прибора;
- распореди 376 метара шина на мосту;
- монтира 10 тона колосечног прибора на шинама;
- раскопа 80 метара квадратних калдрме на коловозним рампама;
- измени 376 метара шина а старе шине демонирају и уграде нове на постојеће прагове;
- израде 360 метара контра шине са сечењем на лицу места;
- демонира и избаци 324 стара прага и исти донесу до складишта;

ДОБРОТВОРИ:

**РЕПУБЛИЧКА УПРАВА
ЈАВНИХ ПРИХОДА
Подручна јединица Пожаревац**

