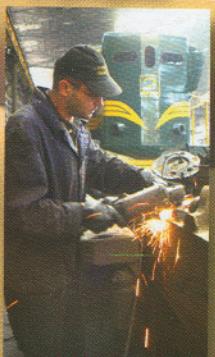


S povodom: Narcis Džumhur



Evropski standardi do 2010. godine

U posjeti:



Rajlovac



Bihać

Intervju

Jzet Mehinagić:

**Sa željeznicom
se živi**

UPRAVA DRUŠTVA

Željeznice dijele sudbinu privrede i društva

Bezbjednost željezničkog saobraćaja, analiza izvršenja šestomjesečnog plana za 2007. godinu, te aktuelna pitanja – bile su teme radnog sastanka menadžmenta i svih direktora i šefova pravnih i ekonomskih poslova u Željeznicama FBiH. Sastanku koji je održan 23. jula 2007. godine prisustvovali su direktori poslovnih područja: Bihać, Mostar, Tuzla, Zenica i Sarajevo, te predstavnici sindikata u ŽFBH. Cilj sastanka je da se poboljša stanje, prije svega, bezbjednosti saobraćaja i pooštiri odgovornost uposlenih.

Između ostalog, istaknuto je da je broj vanrednih događaja manji u odnosu na period iz prošle godine. Najveći broj vanrednih



iziskuje dodatne troškove. Rečeno je kako je iskorištenost kapaciteta i izvrsilaca velika, što je za pohvalu. Također, istaknuto je da se, kroz svakodnevne sigurnosne

zakonskih odredbi koje regulišu procedure za sigurnije odvijanje željezničkog saobraćaja. Uvažavajući činjenicu da je čovjek ključni faktor, neophodno je da izvršne službe kvalitetnije obavljaju rad.

Predsjednik Uprave-generali direktor ŽFBH Narcis Džumhur istakao je da Uprava Društva čini sve da se nivo usluga podigne na veći nivo. Mnogi projekti su završeni, neki su u fazi realizacije, a potpisani su i novi ugovori o modernizaciji ŽFBH u skladu sa evropskim standardima, kako bi željeznice bile konkurenčne na domaćem i međunarodnom transportnom tržištu. Predsjednik Uprave je istakao da se operativni podaci moraju hitno dostaviti na teren, kako bi se izvršila analiza uz prijedlog mjera i odgovornosti. Također, potrebno je napraviti analizu iskorištenosti osoblja.

Zaključeno je da se mora planirati na realnim osnovama, a Plan za 2008. godinu morat će se uraditi do kraja oktobra 2007. godine.

Govoreći o analizi poslovanja **Smajo Šalketić**, izvršni direktor željezničkog operatora, istakao je da je u prvih šest mjeseci 2007. godine prevezeno 3.312.291. tona robe, što je za 3,3% više u odnosu na isti period prethodne godine. **Nino Lučić**, izvršni direktor za infrastrukturu istakao je da se čine naporci da infrastruktura ubuduće bude još efikasniji sistem.

Izvršni direktor za ekonomski poslove **Sejo Ramić** istakao je da za izvještajni period, ukupan prihod iznosi oko 58 miliona KM. Govoreći o aktuelnim pitanjima **Svetlana Mujkanović**, izvršna direktorka za pravne i kadrovske poslove, dala je kraći osvrt na propise koji regulišu pitanje poslovne tajne. Konstatovano je kako je u posljednje vrijeme došlo do neodmjerenih zahtjeva nekih medija za pristup informacijama. Pojedini uposlenici daju neovlašteno ishtirene i nejasne izjave, što može negativno uticati na imidž preduzeća. Naglašeno je da je Pravilnikom o poslovnoj tajni regulisano pitanje davanja informacija i ovlaštene osobe da iste saopštava.

I u kraju, predsjednik Uprave je podsjetio kako su ŽFBH velika kompanija i da svi trebaju štititi i čuvati njene interese.

AKCIJE

Putujemo u Evropu

Jednomjesečno putovanje Evropom, kao nagradu za svoj uspjeh i trud, osvojila su 24 najuspješnija studenta iz Bosne i Hercegovine. Sa Željezničke stanice u Sarajevu, 14. jula 2007. godine studenti, pobjednici konkursa „Putujemo u Evropu 2007“, krenuli su na put po Starom kontinentu. Opremljeni jednomjesečnim šengenskim vizama (osigurane od strane Ambasade Republike Njemačke u BiH), Inter-rail voznim kartama, džeparcem, Euro 26 i ISIC studentskim karticama, te promotivnim materijalom o BiH, ovi mladi ljudi su dobili jedinstvenu priliku da posjeti najtraženije destinacije u Evropi, da steknu značajna iskustva, ali i da budu ambasadori naše zemlje i upoznaju Evropu i njene građane sa današnjom Bosnom i Hercegovinom. Organizator projekta "Putujemo u Evropu 2007" je bosanskohercegovačka, nevladina organizacija Centri Civilnih Inicijativa (CCI). Donatori projekta su Robert Bosch Fondacija i Balkanski fond za demokratiju German Marshall Fonda. Doprinos i podršku realizaciji ovog

Nagrađeni najbolji studenti



uspješnog putovanja dale su Željeznice FBiH, UNIQUA osiguranje, NTV Hayat, te prijatelji projekta, državno Predsjedništvo, Direkcija za evropske integracije i Agencija za promociju stranih ulaganja (FIPA).

INTERVJU

Izet MEHINAGIĆ

pomoćnik ministra prometa i komunikacija u Vladi FBiH

O Zakonu o finansijskoj konsolidaciji

Željeznice možete voljeti ili ne voljeti, možete je željeti ili ne željeti, ali s njom morate živjeti, morate je razvijati, jer je to jedan neizostavan državni ali i evropski projekat

Federalno ministarstvo prometa i komunikacija veliku pažnju posvećuje razvoju ovog infrastrukturnog sistema, izuzetno bitnog za funkcionalisanje privrede Federacije BiH i jako važnog servisa građana BiH. Koliko je resorno ministarstvo zadovoljno i kako ocjenjuje rad ŽFBH, pitali smo Izeta Mehinagića, pomoćnika ministra prometa i komunikacija u Vladi FBiH.

- Resorno ministarstvo ima značajne obaveze po osnovu državnog vlasništva koje učestvuje u ŽFBH sa oko 92 % i ono zastupa Federaciju u ŽFBH, i s druge strane, učestvuje u radu Nadzornog odbora i svim operativnim aktivnostima ŽFBH. Napori su usmjereni u nekoliko pravaca. Prvi pravac je stvaranje uslova za funkcionalisanje ovog važnog infrastrukturnog sistema. Drugi pravac je transparentnost u donošenju svih odluka u ŽFBH, priprema izvještaja, operativnih i srednjoročnih planova i svih drugih ključnih dokumenata, te investicionih projekata infrastrukture i operatora. Tako da ŽFBH zaista čine značajan segment portofilia ovoga ministarstva. Posebno cijenimo rad Uprave Društva koja djeluje u vrlo teškim tržišnim i društvenim uslovima koji nisu dovoljno pravno uređeni, posebno s aspekta ustavnih i zakonskih obaveza koje Federacija BiH ima prema ŽFBH. U tom smislu menadžment i svi uposleni daju svoj doprinos da ovaj sistem pouzdano funkcioniše, da izvršava svoje zakonske obaveze i da ima svoju budućnost. Za to treba velika umješnost. Dakle, rad ŽFBH ocjenjujemo uspješnim - kaže Mehinagić.

Osim ratnih šteta od milijardu eura, koje su, nažalost, i danas vidljive, poslovanje ŽFBH optereće i dug od 72 miliona KM. U resornom ministarstvu u pripremi je zakon kojim bi bilo regulisano ovo pitanje. Šta konkretno predviđa ovaj zakon i kada možemo očekivati njegovu implementaciju?

- Vlada FBiH, u skladu sa Ustavom, donijela je u svom planu za ovu godinu odluku da se pripremi zakon koji bi zaista trebao da bude ključni faktor o finansijskoj konsolidaciji željeznica. Zakon predviđa da federalna Vlada preuzeće dug po osnovu neizmirenih obaveza ŽFBH i da u sljedećih pet godina pomogne željeznicama da konsoliduju obaveze prema javnim prihodima. Također, Federacija će preuzeti sve obaveze po osnovu infrastrukturnih kredita i formirati optimalni poslovni okvir kako bi ŽFBH mogao uspješno poslovati. Ovim zakonom predviđena su novčana sredstva u iznosu od 170 miliona maraka koja će se implementirati u roku



od tri do pet godina. Zakon će biti upućen u parlamentarnu proceduru. Mi smo od federalnog ministra finansija već tražili da se po elementima iz ovog zakona planiraju sredstva iz budžeta Federacije BiH za narednu godinu.

jer bi povezala sve jadranske luke sa koridorom Vc, otklonila monopol Luke Ploče i omogućila da pod povoljnijim ekonomskim uslovima bh. privreda dobije robe iz drugih jadranskih luka, što znači da bi bila konkurentnija u svijetu, a time bi i ŽFBH imale više posla. Također, nastaviti ćemo sa obnavljanjem kolskog parka ŽFBH i do 2015. godine nabavit ćemo novih 50 lokomotiva. Nаравно, tu je i nabavka devet novih garnitura nagibne tehnike „Talgo“ koje će na naše pruge stići 2010. godine. Dakle, ovdje je bilo riječi o materijalnim planovima. Kada je riječ o organizacionim planovima - finansijskim restrukturiranjem ŽFBH, stvoriti ćemo uslove da se formiraju posebne kompanije: željeznički operator i željeznička infrastruktura koja će ostati 100% u državnom vlasništvu. Nastojati ćemo i da u skladu sa Zakonom o željeznicama BiH, zajedno sa RS-om napravimo jednu kompaniju željezničke infrastrukture, a ako to ne bi bilo moguće, onda bi od ŽFBH napravili holding kompaniju.

Većina naših građana razumije i podržava napore koje ŽFBH ulažu kako bi putnici imali što bolju uslugu, te poboljšali robni transport. Međutim, ima i neprincipijelnih napada. Kako Vi ovo tumačite?

Reformski procesi

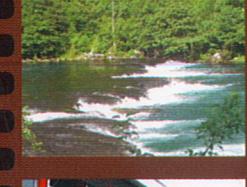
Našoj zemlji je neophodna brza revitalizacija i razvoj željezničkog sektora u cilju dostizanja evropskih standarda kao integralnog međunarodnog transportnog sistema. Koliko smo blizu zajedničkom cilju?

- Sve o čemu smo govorili ima utemeljenje kroz odobrene kredite, projekte, studije, donesene zakone. Također, evropska perspektiva BiH ukazuje da se reformski procesi moraju ubrzati. Mi smo spremni za Evropsku uniju i ja sam optimista. Federalno ministarstvo prometa i komunikacija i dalje će aktivno pratiti i podržavati rad ŽFBH.

Kakvu željeznicu možemo očekivati u skrojjoj budućnosti i koliko će to koštati?

- Mi ćemo učiniti sve da se do 2010. godine završi rekonstrukcija pruge od Čapljine do Sarajeva, zatim da se izvrši rekonstrukcija pruge Dobojski - Banja Luka. Također, planirano je da u tom roku bude završena elektrifikacija i modernizacija pruge Dobojski-Tuzla-Zvornik i Brčko-Banovići, te obnovi elektrifikacija unske pruge. Već sada se vrše projektovanja za rekonstrukciju pruge od Sarajeva do Save, nakon 2010. godine, s tim da na tom pravcu postižemo brzine od 160 km/sat, a rok bi bio do 2015. godine. Također, radimo na izradi fizibilitet studije Jadransko-jonske pruge čija bi izgradnja trebala početi do 2015. godine. Ova pruga je izuzetno značajna

- Radi se o tome da u političkom establišmentu još uvjek vlada nedovoljno razvijena svijest o ulozi željeznice kao jednom nezamjenjivom infrastrukturnom sistemu zemlje. Vi željeznice možete voljeti ili ne voljeti, možete je željeti ili ne željeti, ali s njom morate živjeti, morate je razvijati jer je to jedan neizostavan državni ali i evropski projekat. Posebno želim naglasiti da su ŽFBH i kompanija sistem koji je izuzetno otvoren prema javnosti. Svi planovi poslovanja, odluke i drugi dokumenti publikuju se u federalnom Parlamentu i u Službenim novinama FBiH. Praktično, sve informacije su na tanjur. Ja ne prihvatom zlonamjerne kritike i tumačenja pojedinaca i institucija koji imaju negativan stav prema ŽFBH.



RAZGOVOR S POVODOM

Narcis DŽUMHUR, predsjednik Uprave - generalni direktor ŽFBH

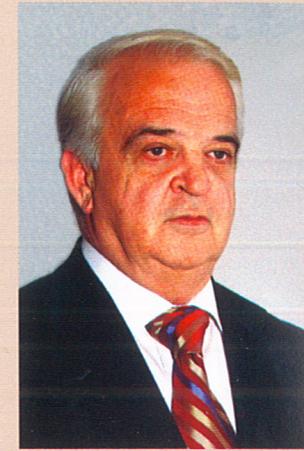
Obezbijedit ćemo evropske standarde u putničkom saobraćaju do 2010. godine

Novi putnički vozovi u domaćem saobraćaju do 2009., a u međunarodnom do 2010. godine ● Dužni smo naše znanje i iskustvo prenijeti na mlade željezničare ● Želimo sa našim kooperantima napraviti novi voz u BiH

Zbog interesa javnosti i na zahtjev naših čitalaca, predsjednika Uprave - generalnog direktora ŽFBH Narcisa Džumhura, zamolili smo da odgovori na aktuelna pitanja u željezničkom sektoru u BiH.

■ Kako je organizovan željeznički sektor u BiH?

-Željeznički sektor BiH, prema Dejtonskom sporazumu, organizovan je na dvije željezničke kompanije: Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine (ŽFBH) i Željeznice Republike Srpske (ŽRS), a tu je i institucionalna organizacija - Bosanskohercegovačka željeznička javna korporacija (BHŽJK). Ovakva organizacija ima svoje prednosti i mane, što je nama poznato jer smo stekli ogromna iskustva od 1995. godine do danas. Prema direktivama Evropske unije i aneksu o prestrukturiranju željezničkog saobraćaja u Evropi, željeznički sektor u BiH tako je i organizovan. Mi smo obavezni da implementiramo te direktive. To znači da u BiH mora biti jedinstveno preduzeće za željezničku infrastrukturu i dva operatora u oba bh. entiteta. Ulaskom naše zemlje u EU stvorit će se prepostavke da po našim prugama saobraćaju lokomotive i vagoni i drugih evropskih željezničkih operatora. Zato su se država i entiteti pobrinuli da se donese Zakon o željeznicama na državnom nivou koji se primjenjuje u željezničkom sektoru u BiH.



■ Željeznički sektor u BiH opterećen je prijeratnim i ratnim naslijedjem što otežava poslovanje. U kakvim aktualnim društveno-ekonomskim prilikama egzistiraju ŽFBH?

-Poznato je da verificirane ratne štete na željeznicama u BiH iznose milijardu eura. U takvom ambijentu, gdje je uložena tek jedna trećina potrebnih sredstava, mi smo uz minimalna sredstva sopstvenim snagama dijelom sanirali našu željezničku mrežu kako bi obezbijedili neophodne standarde za funkcioniranje željezničkog saobraćaja. Dakle, željeznički sektor stavljen je u funkciju, željeznička infrastruktura se gradi prema evropskim standardima, a po tim standardima moraju biti i mobilni kapaciteti. Zato su željeznice podigle komercijalne kredite kroz „Regionalni projekat željeznica u BiH I i II“, koji su namijenjeni za projekte revitalizacije i modernizacije željezničke infrastrukture na cijelom području BiH, prvenstveno na koridoru Vc i koridoru X. Treba znati da su jedini mogući izvor ulaganja, posebno u infrastrukturu, krediti međunarodnih finansijskih institucija. Zato je sasvim logično da su garanti kredita vlade entiteta, što jasno govori da postoji vizija uloge željezničkog sektora u ekonomiji BiH i da je uloga željezničica veoma važna. Također, jasno je da je dosadašnja kvalitetna saradnja sa bankama kreditorima, te transparentna i uspješna realizacija projekata, uticala na to da se ostvari povjerenje koje je rezultiralo novim, povoljnijim kreditima. To je pokazatelj našeg korektnog rada i vjere u perspektivu željeznice u BiH. Želimo naglasiti i to da su krediti iz Španije i Portugala, izuzetno povoljni za ŽFBH, a implementirani su preko entitetskih i državnih institucija.

■ Koji su najznačajniji projekti do sada realizovani?

-Iz „Regionalnog projekta željeznica u BiH I“ utrošen je 61 milion eura na cijelom području BiH za projekte na koridoru Vc, od Ploča do Šamca, kao i Jošavka-Banja Luka u RS-u. Podsećam da su ŽFBH u najkraćem mogućem roku, zahvaljujući kreditima EBRD-a, EIB-a, donacijama, ali i vlastitim sredstvima, obnovile najteže dionicu pruge Bradina- Konjic- Ćelebići dužine 31 km, završile prvu graničnu stanicu u Čapljinji (1,1 milion eura), radionice za održavanje pružne mehanizacije u Zenici, a u fabriku u Rajlovcu uloženo je 1,1 milion eura. Također, ŽFBH su nabavile mobilne kapacitete za održavanje infrastrukture, napravile fabriku u Blažuju (660 hiljada eura) za održavanje tih kapaciteta, modernizovale 26 elektrolokomotiva. Za glavni popravak i modernizaciju 14 diodnih električnih lokomotiva serije 441 izdvojili smo oko 18,1 miliona eura. Između ostalog, implementirat ćemo 5,8 miliona eura za sanaciju osiguranja u šest stanica na području ŽFBH. Kreditna sredstva su uložena i za polaganje telekomunikacionih kablova, signalizaciju, nabavku mehanizacije za održavanje pruge, saniranje putnih prelaza... Za potrebe teretnog saobraćaja, u naredne četiri godine bit će isporučeno ukupno 356 najsvremenijih teretnih vagona iz Portugala (32 miliona eura), a za poboljšanje putničkog saobraćaja kupili smo devet garnitura na najsvremenijih Talgo vozova iz Španije (67,6 miliona eura) koji će na našim prugama voziti 2010. godine.

■ Kakvi su budući planovi?

-U ovom momentu, u pripremi su za realizaciju planovi iz „Regionalnog projekta željeznica u BiH II“ koji će se implementirati na koridoru Vc i koridoru X do 2009. godine, a iznos sredstava je 174 miliona eura. Nastavljamo sa rekonstrukcijom

pruge od Čapljine do Čelebića i od Bradine do Sarajeva. Projekti su završeni, tender očekujemo u decembru ove godine, a početak radova u martu naredne godine. Osim revitalizacije pruge, izvršit ćemo rekonstrukciju i modernizaciju kontaktne i telekomunikacione mreže, a signalno-sigurnosnim uređajima osigurat ćemo stanice od Konjica do Mostara. Implementacijom projekata na infrastrukturi iz Projekta Željeznice II, stvorit ćemo uslove za povećanje brzine vozova na našim prugama. Zbog složenog geografskog područja, brzina voza na pruzi Sarajevo- Mostar - Čapljina bit će 120 km na sat, dok će na dionicama Sarajevo - Šamac brzine iznositi i do 160 km na sat. Paralelno sa izgradnjom i modernizacijom željezničke infrastrukture slijedi i obnova mobilnih kapaciteta. Planirali smo da do 2010. godine u svom voznom parku imamo 3.500 teretnih vagona sposobljenih za domaći i međunarodni transport roba. Ovo je posebno važno za bh. privredu. Poznato je da u našoj zemlji egzistiraju velike fabrike kao što su „Mittal Steel“ - Zenica, GIKL - Lukavac, hemijski kompleks u Tuzli, „Aluminij“- Mostar, „Birča“- Zvornik, „Elektroprivreda“, te rudnici i drugi veliki privredni subjekti. Osim prevoza u domaćem transportu roba, imamo i veliki interes za transport uglja za Hrvatsku i Srbiju kao i tranzit preko BiH za Hrvatsku, Mađarsku, Slovačku, Češku i druge zemlje. Značajno je i to da ćemo, na osnovu odluke Vlade FBiH, početi prevoziti veće količine nafte za potrebe bh. privrede.

■ Kad naši putnici mogu očekivati pogodnosti koje nude evropske željeznice?

-Kada govorimo o putničkom saobraćaju, bitno je istaći da smo nabavili najsvremenije vozove nagibne tehnologije „Talgo“ VII generacije, koji postižu brzine i do 250 km na sat. Ovi vozovi će zadovoljiti potrebe građana BiH kao i putnika iz evropskih gradova koji će dolaziti u našu zemlju. Zbog konfiguracije zemljista na našim prugama brzine će biti limitirane, dok se na međunarodnim prugama mogu postizati maksimalne brzine, što zadovoljava kriterije evropskih željeznicu. Činjenica je da u domaćem putničkom željezničkom saobraćaju nedostaju vopzovi i na tom planu intenzivno radimo. Želimo da sa našim kooperantima napravimo novi voz u BiH, a to bi ujedno značilo i aktiviranje bh. privrednih potencijala. Realizaciju ovog projekta očekujemo do 2009. godine o čemu će biti upoznata i naša javnost. Riječ je o vozovima koji su izuzetno pokretni i koji će pomoći da se brzo ostvari komunikacija sa svim većim gradovima u BiH. Time bismo zaokružili potrebe željezničkog putničkog saobraćaja u BiH. Važno je istaći i da pregovaramo o nabavci novih četverosistemskih lokomotiva kako bi naši vozovi mogli saobraćati do Beča, Minhenha, Budimpešte... Naime, tako bismo riješili stalni problem zamjene lokomotiva na područjima drugih država zbog tehničkih karakteristika kontaktne mreže i napajanja. Takva lokomotiva ima sve vrste napajanja i može bez problema saobraćati po svim evropskim željeznicama. Sve do sada rečeno jeste u cilju dostizanja evropskih standarda, a samim tim bit će u potpunosti sposobljeni za tržišnu konkurenčiju koja nas uskoro čeka. Naravno da ćemo na ovoj osnovi tražiti reciprocitet u organizaciji putničkog željezničkog saobraćaja. Ujedno, spriječit ćemo smanjene broja uposlenih na željeznicu i nepotreban odliv novčanih sredstava iz BiH, a za račun inostranih operatora.

■ Kako ocijenjujete kadrovsku politiku?

-Osim tehnike, ključni faktor je čovjek. Zato stalno ulažemo u edukaciju naših kadrova. Želja mi je da primimo što više mlađih stručnjaka. Ipak, bez obzira na školsku naobrazbu, zbog specifičnosti našeg posla, mlađima treba pet-šest godina praktičnog rada u struci da bi postali kompletni željezničari. U kadrovskom smislu, ulažemo napor da uposlimo stručnjake koji će primjenjivati naučna dostignuća i evropske standarde, te koristiti savremene informatičke tehnologije u radu na željeznicu. Za razliku od ranijih vremena, danas raspolažemo sa vrlo sofisticiranim opremom i uređajima za čiju upotrebu treba visok stepen edukacije. Da napomenem, mi već imamo 80 inžinjera koji govore dva strana jezika (engleski i njemački). ŽFBH vjeruju u mlade snage, a ja kao i moje iskusnije kolege, dužni smo da ogromno znanje i iskustvo prenesemo na mlade ljude.

■ Šta je konačni cilj?

-Praktično, cilj nam je da do Zagreba i Beograda dođemo za četiri i po sata, do Ploča za manje od dva sata, do Budimpešte za manje od sedam sati. Naravno, želimo našim putnicima pružiti komfor evropskih željeznicu i da naši građani mogu uz pristupačne cijene putovati do svih većih gradova regiona i Europe. Također, osnovni zadatak je povećanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja. Želimo da naši putnici i komitenti, imaju izuzetno kvalitetnu uslugu, da imaju siguran i bezbjedan putnički i teretni, domaći i međunarodni željeznički saobraćaj. ŽFBH želi biti pokretač i snažan faktor u službi privrednog razvoja BiH. Mi to i jesmo, jer već sada prevozimo oko 70 % roba za potrebe naše privrede. Naravno, planiramo i povećanje obima prevoza u 2008. godini kada očekujemo da će se još više aktivirati bh. privredni subjekti i tražiti naše usluge. Također, želimo da do 2010. godine, sa sadašnjih 87%, željeznicu 100% budu elektrificirane, što će doprinijeti i značajnim uštedama energije. Koristeći energetske potencijale BiH, mislim na električnu energiju, željeznicu značajno doprinose ekološkoj zaštiti okoline.

To su planovi do 2010. godine do kada će željeznički sektor u BiH u potpunosti biti spremna za Evropsku uniju.

U POSJETI

Centralna radionica Rajlovac

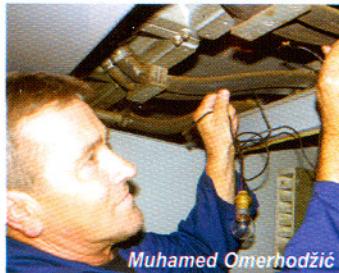
Derviš Hasković, direktor

Muhamed OMERHODŽIĆ, poslovođa

Uklanjali smo mine da bismo mogli ući u depo

Dugih 30 godina, skoro od samog njenog osnutka, Muhamed Omerhodžić proveo je u Centralnoj radionici u Rajlovcu. Mašina i mašina prošlo je kroz njegove ruke. Došao je kao električar, a danas je poslovođa elektromehaničara na električnoj lokomotivi (serije 441). S obzirom na to da je kroz svoj radni vijek pratilo uspone i padove kroz koje je željeznica prolazila, naročito tokom rata, pitali smo ga koja je vremena zapamlio kao najbolja.

- Ova sad! - iz pika će Muhamed. - Prije rata se znalo desiti da



Muhamed Omerhodžić

davnih vremena, kada je sa kolegama radio na temperaturi od minus 20 stepeni. Hala ogromna, sve oko željezo. Gdje god da dohvatiš rukom bez rukavice, ostala bi koža. Radnici su se tad grijali

Naši radnici su skidali mine da bi mogli ući u depo. Tek poslije su stigli pravi demineri. Srećom, niko nije poginuo. Bilo je i dosta smeća, nije bilo vode. Sada je sve, hvala Bogu, sve čisto i uredno.

Iako je radno vrijeme u radionici od sedam do pola četiri, Muhamedu nije strano doći na posao i vikendom ili u vrijeme praznika. Kad situacija nalaže, uvijek je spremjan. Najgore je, kaže, kad se desi neka velika havarija. Kao što je bila nedavno u blizini Mostara.

- Kad lokomotiva tako strada, morate je raditi dio po dio. Kao da je iznova pravite. Važan je svaki kabal, svaki šaraf, svaka spojnica ističe naš sagovornik.

Muhamedov otac Esad cijeli život radio je kao mašinovođa. Muhamedov sin Muhamed, također električar, nastavlja tradiciju svoje porodice.



Mustafa Ahmed Špačić



Adis Ramić i Mujo Hodžić

platu kasni, a sada ne. Sada je navrijeme. I poboljšani su uslovi rada. Ima već dvije godine kako su nam u radionice uveli grijanje. Znate li vi šta to znači za nas radnike? - kaže on.

Muhamed se sjeća, ne tako

„na burad“. Raspolovili bi ih, stavili u njih drva i zapalili vatru. Nad tom vatrom grijali su promrzle ruke.

- Puno posla je urađeno od rata na ovaj novi - nastavlja Muhamed.

- Kad smo se vratili ovdje poslije reintegracije, sve je bilo minirano.



Ulažemo u naš kadar

Bez Centralne radionice Željeznica FBiH smještene u Rajlovcu, teško bi se moglo zamisliti normalno funkcioniranje željezničkog saobraćaja. Ovdje se vrše dnevni pregledi vozova, kao i petnaestodnevni, mjesecni, tromjesečni, polugodišnji i godišnji pregledi svega što vozi po našim prugama.

Sa 232 zaposlena, među kojima je 15 inžinjera mašinske i elektro struke, ova radionica je u stanju odgovoriti i najzahtjevijim zadacima. Posao je podijeljen na četiri segmenta: opravka električnih i dizel lokomotiva, opravka elektromotornih vozova, opravka putničkih i teretnih kola, te opravka kočiona opreme.

Direktor Centralne radionice ŽFBH u Rajlovcu Derviš Hasković izuzetno je ponosan na činjenicu da je naš kadar sastavljen od bravara, električara, mehaničara, farbara... i inžinjera u stanju izvršiti najkomplikovanije i najteže opravke.

- Radimo sa domaćim snagama jer vjerujemo u naše znanje i našu pamet. Ulažemo u edukaciju naših ljudi što nam se višestruko isplati. Opravke na domaćem terenu dođu nas nekoliko puta jeftinije nego da smo to radili u susjednim zemljama - ističe Hasković.

PREZENTACIJE

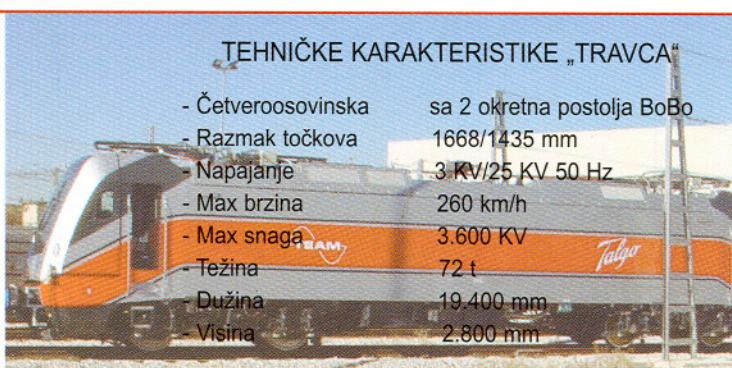
TRAVCA u Sarajevu

Predstavnici španske kompanije „TMGO“ iz Madrija prezentirali su višesistemske električne lokomotive „TRAVCA“ 21. juna 2007. godine u Sarajevu. Između ostalih, prezentaciji su prisustvovali predstavnici željezničkih kompanija iz regionala i predstavnici firme Končar „ELVO“ iz Zagreba. Stručnjaci iz ove oblasti koji rade u Željeznicama FBiH prisustvovali su vrlo kvalitetnoj edukativnoj prezentaciji i upoznali se sa karakteristikama ove vrlo brze i kvalitetne lokomotive.

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE „TRAVCA“

- Četveroosovinska
- Razmak točkova
- Napajanje
- Max brzina
- Max snaga
- Težina
- Dužina
- Visina

sa 2 okretna postolja BoBo
1668/1435 mm
3 KV/25 KV 50 Hz
260 km/h
3.600 KV
72 t
19.400 mm
2.800 mm



PP poslovno područje i Područje infrastrukture u Bihaću



Uprkos mnogim teškoćama, i željeznice u Unsko-sanskom kantonu bilježe trend uspješnog poslovanja. Sa 306 uposlenih u Poslovno-prometnom području i Području infrastrukture u Bihaću, ovo preduzeće se trudi da kvalitetom svojih usluga u prevozu roba, opstane u tržišnoj utakmici.

- Prevozimo drvo za Sloveniju, Austriju i Italiju, gips za Hrvatsku i Sloveniju, iz Češke dovozimo sirovine za „Gorenje“ i „Biru“..., tako da smo zadovoljni obimom posla. Godišnje prevezemo između 150 i 180 hiljada tona robe - kaže Fadil Pašić, direktor PP poslovno područje Bihać.

NOVI PREVOZI

Porast broja kontenera

Manipulacija sa kontenerima u sarajevskom željezničkom čvoru obavlja se u stanici Sarajevo Teretna. ŽFBH obavljaju taj posao sa vlastitom pretovarnom mehanizacijom sa pretovarivačima BELOTI i viljuškarima nosivosti 12 tona. U proteklim godinama osjetan je rast broja kontenera: 2005.-700; 2006. -1300; (I-VI) 2007-1000 komada.

Ovakav trend rasta zahtijeva nova rješenja. Zbog toga su započete aktivnosti na otvaranju novog kontenerskog formiranja na željezničkoj stanici Alipašin Most- prostor Intereuropa- Sarajevo. Prema protokolu potpisanim

između ŽFBH, Intereurope i Maersk Logistica, otvara se još jedna destinacija za manipulaciju sa kontenerima (prvenstveno FRIGO) u Sarajevu.

U prvom vremenu Maersk Logistic obezbeđuje jedan voz sedmično FRIGO kontenera na relaciji Ploče- Sarajevo.

ŽFBH obezbeđuje prevoz, dostavu i pretovar kontenera u stanici Alipašin Most.

Intereuropa obezbeđuje odvoz, dovoz, skladištenje i čuvanje kontenera i po potrebi ostale usluge na carinskom terminalu. Pored toga, Intereuropa obezbeđuje sedmično i voz kontenera sa drvetom na relaciji Sarajevo- Ploče.



Fadil Pašić

lokalnog putničkog saobraćaja- kaže Pašić.

Na pruzi dugačkoj 100 kilometara, 30 kilometara je pod naponom. U toku je sanacija kontaktnе mreže u dužini cca 20 kilometara na relaciji Blatina - Bosanska Krupa, čijim završetkom će se omogućiti obavljanje vuče vozova elektro lokomotivama od Bihaća prema Bosanskom Novom. Na održavanju donjeg i gornjeg stroja pruge uložena su znatna finansijska sredstva, tako da je zadnja mjerena vožnja pokazala da se najveća dopuštena brzina vozova na poje-

dinim dionicama može povećati sa sadašnjih 50 km/h na 60 km/h. Postoje 52 putna prelaza u nivou, od kojih šest presijeca magistralni put M 14.

- Ti prelazi bi morali biti automatizirani svjetlosnom i zvučnom signalizacijom i polubranicima, radi povećanja stepena sigurnosti. Naše mašinovođe su jako dobro obučeni i savjesni ljudi, ali radi opšte sigurnosti na ovim putnim prelazima treba poduzeti dodatne mjeristiće Dževad Suljić, šef službe za organizaciju i sigurnost saobraćaja Područja infrastrukture u Bihaću.

Krađa imovine

U posljednje tri godine imovina ŽFBH na ovom području, često je na udaru pljačkaša. Lopovi najčešće odnose bakar i željezo, a na sredstvima telekomunikacija i kontaktne mreže, načinjena je šteta u iznosu od 600 hiljada KM.



Iz ovih aktivnosti treba da generira daljnja dogradnja i proširivanje kontenerskog terminala u Halilovićima na prostoru Intereurope. Izgradnja savremenog kontenerskog terminala trebala bi biti okončana do kraja 2008. godine.

PROMOCIJE

Udruženje inžinjera konsultanta Bosne i Hercegovine, nakon prijema u punopravno članstvo u Međunarodno udruženje inžinjera konsultanata (FIDIC), pokrenulo je stručni časopis "TRANSPORT I TRANSPORTNA INFRASTRUKTURA".

Promocija prvog broja održa-

Transport i transportna infrastruktura

na je 12. jula 2007. godine u prostorijama Akademije nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine u Sarajevu, uz prisustvo velikog broja zvanica i eminentnih stručnjaka iz oblasti transporta, transportne infrastrukture i zaštite okoliša. Kako je u svom uvodnom izlaganju kazao prof. dr. Ešref Gačanin,



predsjednik ovog udruženja, časopis će objavljivati naučne i stručne članke koji tretiraju sve aspekte i vidove transporta i transportne infrastrukture. Časopis je otvoren za sve stručnjake i naučne radnike koji svojim člancima žele doprinijeti sveukupnom razvoju Bosne i Hercegovine.

Bogatstvo leži u ovoj divnoj zemlji

Na Ilidži i danas živi željezničar penzioner Omić Muharem (90), koji je kao mladi opravnik dočekao Prvi svečani voz sa drugom Titom



Na bosanskohercegovačkim prostorima željezница egzistira već 135 godina i sigurno je značajni dio tehničke i kulturne baštine naroda koji ovdje žive. Od gradnje prve bosanskohercegovačke pruge Banja Luka – Dobrljin 1872. godine i jedine pruge građene u doba turske vladavine, izgrađene su do danas hiljade kilometara uzanih i normalnih željezničkih pruga u BiH. Posebno mjesto pripada gradnji i puštanju u saobraćaj omladinske željezničke pruge normalnog kolosjeka Šamac – Sarajevo, koja je u dužini od 243 km izgrađena u rekordnom vremenu od 15.04. – 15.11.1947. godine.

Već 15. jula 1947. god. izgrađena je pruga od Šamca do Doboja u dužini od 65 km, a tunel «Vranduk» kao najteži objekat na pruzi u dužini od 1571 metar, probijen je 29. juna 1947. god. Pruga je bila prioritet države jer u dolini rijeke Bosne počeli su nicati veliki privredni giganti u Kaknju, Zenici, Zavidovićima... Geomorfološki sastav tla i sama trasa pruge stavili su pred graditelje teške zadaće, jer su se morali ispoštovati glavni projektni parametri, da maksimalni uspon pruge ne bude veći od 8 promila, a najmanji radijus krivine da ne bude manji od 500 metara.

U slobodnom vremenu za graditelje pruge organizovani su kursevi i seminari pa su se mnogi graditelji obučili i stekli zvanja rukovaoca građevinskih mašina, knjigovođa, magacionera, normiraca, zadružnih službenika, desetara, kočničara

Na Omladinskoj pruzi Šamac – Sarajevo iskopano je 5.520 000 kubnih metara zemlje, izgrađeno 9 tunela u dužini od 2.450 metara, izgrađeno 17 mostova u dužini od 2.270 metara, a položeno je preko 300 km šina. Izgrađeno je 107 objekata; staničnih zgrada, magacina službenih objekata, utovarnih rampi, radionica i dr. Na izgradnji pruge radilo je i 5.860 omladinaca i omladinaca iz 42 zemlje svijeta. Na taj način gradnja ove omladinske pruge dobila je internacionalni karakter.

Prugu je gradilo 211.381 omladinaca i omladinki, a struktura graditelja je bila slijedeća: 55 800 radnika; 112 300 seljaka; 34 600 daka i 8.700 intelektualaca.

Od ukupnog broja graditelja bilo je 167.000 i 45.000 omladinki. Izgrađena željeznička pruga Šamac – Sarajevo u takvom kratkom vremenu bila je velika radna pobeda omladine. Šesnaestog dana novembra 1947. god. u jutarnjim satima, u Sarajevo je stigao prvi svečani voz u kojem su bili Tito i njegovi najbliži saradnici Moša Pijade, Blažo Jovanović, Rodoljub Čolaković i drugi visoki dužnosnici.

Sarajevo je bilo okičeno cvijećem i zastavama, a na improvizovanoj tribini željezničke stanice pred više od 100.000 ljudi govorio je drug Tito. Jedna rečenica iz njegovog govoru zaslužuje posebnu pažnju, a ona glasi: «Bogatstvo koje leži u ovoj divnoj zemlji Bosni postaje sa ovom prugom pristupačnije za sve naše narode». Poslije veličanstvenog mitinga u gradu je organizovana smotra i defile omladinskih radnih brigada, a veselje se nastavilo i tokom noći uz logorske vatre i programe kulturno-umjetničkih društava. Tako je to bilo prije 60 godina. Danas je pruga modernizovana, a željeznički saobraćaj se odvija uz primjenu najsavremenijih tehnoloških rješenja. Ovo je napisano da mlade i buduće generacije saznaju za veliku radnu pobedu omladine 1947. godine. Na kraju bih pomenuo, za mene još dvije značajne stvari:

Na gradnji pruge kod Zenice poginula je mlada Dalmatinika Jelina (Jelena), pa je po njoj ukrnsica dobila ime JELINA. Nedaleko od stanične zgrade je lijepo uređeni grob poginule omladinke a svake godine omladina Zenice donosi cvijeće ne njezin grob.

Na Ilidži i danas živi željezničar penzioner Omić Muharem (90), koji je kao mladi opravnik u stanici Dobojski dočekao Prvi svečani voz sa drugom Titom.

Tekst i foto-arkiv: Ajdin Fevzija - Braco

