

**ZEPS Intermetal 2008.**



**Nagrada za najbolju  
promociju!**

**U posjeti:**



**PPP i PI Sarajevo**

**Intervju**

*Smajo Salžetić:*

**Evropsko priznanje  
obavezuje**

**ZEPS INTERMETAL 2008.**
**Peti međunarodni sajam metala u Zenici**


# Nagrada za najbolju promociju!



Veliki trud koji su uposlenici ŽFBH uložili pripremajući se za ovogodišnji 5. međunarodni sajam metala u Zenici ZEPS Intermetal 2008. urodio je plodom.

Između 207 firmi iz 22 zemlje svijeta, JP Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine d.o.o. nagrađene su priznanjem za najbolju promociju i još jednom se predstavile kao respektabilan partner s kojim se u budućnosti mora računati.

Tokom četverodnevog sajma 20. 05. 2008 – 23. 05. 2008. godine, naš štand je bio među najposjećenijima. Ostvareni su brojni poslovni kontakti i obavljani inicijalni razgovori za daljnju saradnju.

Smješten u centralnom dijelu hale B, na površini nešto manjoj od 60 kvadratnih metara, naš prelijepi štand plijenio je pažnju posjetilaca.

Promotivni materijal koji je specijalno rađen za ovu priliku, doslovno je razgrabljen već

prvog dana, pa su katalogi na engleskom i bosanskom jeziku, elektronska verzija kataloga uz vizit karte menadžmenta ŽFBH i film na CD-u, rokovnici, fascikle i ostali promotivni materijal dopremljeni naknadno, da bi pokrili potrebe zainteresiranih u narednim danima sajma.

*Naša kompanija još jednom se predstavila kao respektabilan partner s kojim se u budućnosti mora računati. Ostvareni su brojni poslovni kontakti i obavljani inicijalni razgovori za daljnju saradnju*

Prvog dana, naš štand su posjetili premijer Vlade FBiH dr Nedžad Branković, ministar za energetiku i rudarstvo Vahid Hećo i još mnogi visoki funkcioneri Vlade FBiH. Posebno organiziranim svečanim vozom iz Sarajeva u Zenici su stigli i ambasadori na diplomatskoj dužnosti u BiH. ŽFBH su organizirale i njihov prevoz autobusima sa Željezničke stanice u Zenici do sajmišta na Kamberovića polju.

Prvog dana Sajma organizirali smo Okrugli sto na temu Željeznica- generator privrednog razvoja. U dupke punoj centralnoj hali, svoje prezentacije su održali eminentni stručnjaci iz domena prevoza željeznicom.

Nakon Okruglog stola, organizirali smo svečani koktel pod nazivom „ŽFBH Orange Party“. Mladi zenički umjetnici, uljepšali su svojim plesom i sviranjem ovaj događaj.

Trećeg dana sajma, organiziran je „Dan otvorenih vrata“. Ovom prilikom posjetili su nas učenici Željezničkog školskog centra iz Sarajeva i studenti Saobraćajnog fakulteta. Oni su se u razgovoru sa našim eminentnim stručnjacima upoznali sa poslovanjem i planovima naše kompanije.

Trećag dana sajma, održana je i dodjela nagrada. Pored nas, među pet ravnopravnih za najbolju promociju, nagrađeni su i Arcelor Mittal Zenica, Bomex Refractory Pehčevo- Makedonija, AX- Soling d.o.o. Grude i VIST d.o.o. Čakovec.

Priznanja za proizvod pripala su Cimosu TMD Ai Gradačac za odlivak yanmar, TM d.o.o. Čakovec za rezni alat od tvrdog metala i alata s PCD i PCBN reznim segmentima, MZT Pumpi a.d. Skopje za sistem vijčastih pumpi SVPF 10 i višestepenu centrifugalnu pumpu 30 MSD80-5B, Femetallu d.o.o. Zenica za profesionalnu

**OKRUGLI STO**
**Željeznica – generator privrednog razvoja**

# Vrijeme je za nove pruge

U sklopu sajma ZEPS Intermetal 2008. ŽFBH organizirale su 20. maja 2008. godine Okrugli sto pod nazivom „Željeznica- generator privrednog razvoja“. U dupke punoj promotivnoj hali Sajma, svoje prezentacije na ovu temu održalo je osam eminentnih stručnjaka iz ove oblasti. Okrugli sto otvorio je predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur.

- U našim vizijama ŽFBH mora biti dominantan provajder u BiH i respektabilan faktor EU. S tim ciljem, naš primarni zadatak je modernizacija infrastrukture i mobilnih kapaciteta. Vjerujemo da će i oni koji to već nisu, uskoro uvidjeti prednosti prevoza željeznicom, kao najsigurnijim, najjeftinijim i ekološki najprihvatljivijim oblikom prevoza- rekao je Džumhur te dodao da će u ovoj godini ŽFBH nastojati dovesti prihode i rashode u jednu tačku, što bi rezultiralo pozitivnim poslovanjem u 2008. godini.

Predstavnik Željeznica RS dr Ratko Đuričić govorio je o prednostima otvaranja Robno-transportnog centra u Doboju. Zahvaljujući tome, istakao je Đuričić, poboljšali su se uslovi za cirkulaciju robe, te omogućeno otvaranje novih radnih mjesta i otvaranje carinskih zona.

Mr. sci. Izet Bajrambašić iz Ministarstva prometa i komunikacija BiH naglasio je da tržište otvorene konkurencije važi i za BiH i da je restrukturiranje željezničkog sektora u BiH jedan od najtežih procesa. Direktor Hrvatskih željeznica Davorin Kobak govorio je o ambicioznom programu razvoja HŽ koji se mjeri milijardama eura. Istakao je da će u narednih pet godina u modernizaciju vozog parka HŽ-a biti uloženo dvije milijarde kuna.

Direktor BHŽJK Hamdija Šaljić istakao je da je pružna mreža u BiH nerazvučena, naročito da je nepokriveno područje srednje i zapadne Bosne. Podsjetio je na planove izgradnje pruge Čapljina – Nikšić koja bi trebala biti gotova do 2015.godine, te na potrebu izgradnje pruge Vareš-Banovići ili Zavidovići – Banovići.

Prof.dr. Ešref Gačanin s tugom se prisjetio vremena kad je ukinuta

kuhinju od inoxa i Zorki Color a.d. Šabac za protivpožarni premaz za čeličnu konstrukciju plamstop.

Odlukom organizatora specijalna priznanja Sajma za naročito istaknuti lični doprinos razvoju Međunarodnog sajma metala ZEPS Intermetal pripala su: Zeničko-dobojskom kanto-

nu – Ministarstvu za privredu i Biznis servis centru, Mreži autoklastera BiH, Hrvatske, Slovenije, Srbije i Makedonije, Privrednoj komori Crne Gore, Teximp s.a. Zollikon – Switzerland i Hrvatskim željeznicama d.o.o. Zagreb.

Povodom prvog jubileja za istaknut doprinos razvoju sajma metalne industrije, suorgani-



**Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur**

pruga Čapljina- Nikšić, te izrazio zadovoljstvo zbog radova na njenom ponovnom uspostavljanju. Vesna Grubić- Boinić iz „Končara- Električna vozila“, govorila je o poslovanju ovog uspješnog hrvatskog preduzeća, te o saradnji sa ŽFBH i kompanijama iz Bugarske i Turske.

Zoran Sretenović iz CER-a govorio je o ulozi CER-a na razvoj željeznica u Evropi i poziciji našeg regiona, a Goran Filipović iz Evropske komisije kazao je da je fokus EK na institucionalnom jačanju željezničkog sektora u BiH i razdvajanju menadžera infrastrukture i operatora do kraja ove godine.



**Tokom „Dana otvorenih vrata“ naš štand su posjetili učenici iz sarajevskog Željezničkog školskog centra i studenti Saobraćajnog fakulteta**



**Premijer Vlade FBiH dr Nedžad Branković i ministar Vahid Hećo u posjeti našem štandu**

zatorima ZEPS Intermetala, dodijeljena su i posebna priznanja Arcelor Mittalu Zenica, Arcelor Mittalu Prijedor, Aluminiju Mostar, Vanjskoj/Spoljnotrgovinskoj komori BiH, Privrednoj komori RS i Privrednoj komori Federacije Bosne i Hercegovine.

U POSJETI

Edim Jakubović, direktor Područja infrastrukture Sarajevo

# Sa opštinama dogovaramo održavanje putnih prelaza

*Ove godine planirana je kompletna adaptacija stanične zgrade u Semizovcu i postavljanje nove fasade na stanici Rajlovac Teretna*

Područje infrastrukture Sarajevo organizovano je na prostornom principu na prugama: Bosanski Šamac – Sarajevo i Sarajevo- Čapljina, a tu su i Podlugovi – Droskovic, Sarajevo- Teretna, Rajlovac- Teretna i Rajlovac- Teretna raskrsnica Miljacka, što znači na približno 145 km otvorene pruge. Sva je pruga elektrificirana osim na dijelu Podlugovi – Droskovic.

Na ovom području nalazi se 35 putnih prelaza, od kojih je 16 osigurano sigurnosnim uređajima sa svjetlosnom i zvučnom signalizacijom, a ostali su osigurani andrijevim križom, odnosno, najnižim stepenom osiguranja. U ovoj godini PI Sarajevo dogovara sa nadležnim općinama zajedničko održavanje tih putnih prelaza.

- Pruga prolazi kroz naseljena mjesta i veliki problem nam predstavlja prelazak ljudi na neovlaštenim dijelovima, iako je postavljeno upozorenje da je to zabranjeno. Pored toga što ugrožavaju vlastite živote,



Direktor Edim Jakubović

svojim prelaskom prave nam štetu jer osipaju ionako malo tucanika i na taj način stvaraju potencijalna mjesta za deformaciju kod visokih temperatura, što ugrožava bezbjednost saobraćaja - kaže Edim Jakubović, direktor Područja infrastrukture Sarajevo.

Prema njegovim riječima, jedan od velikih problema na ovom području jeste i krađa dijelova kontaktne mreže. Najveća šteta desila se ovog proljeća kada je otuđenje tegova prouzrokovalo pad kontaktne mreže na dužini od 1400 m, između stanice Pazarić i ukrsnice Raštelica.

- Analize šteta na putnim prelazima, kontaktnoj mreži i pružnim kablovima u prošloj i ovoj godini do juna mjeseca, pokazuju da se radi o približno 200 hiljada KM direktne štete, a nedostaje analiza indirektnih šteta u odvijanju saobraćaja i poštivanju preuzetih obaveza prema komitentima. Iako je zakonom regulisano da to nije samo krađa materijala, već i diverzija, jer su direktno ljudski životi ugroženi, to izgleda nije dovoljno. Od nas je krenula inicijativa da se ubuduće i oni koji na otpadima kupuju te ukradene dijelove kazne - kaže direktor Jakubović.

Prema njegovim riječima, jedan od velikih problema na ovom području jeste i krađa dijelova kontaktne mreže. Najveća šteta desila se ovog proljeća kada je otuđenje tegova prouzrokovalo pad kontaktne mreže na dužini od 1400 m, između stanice Pazarić i ukrsnice Raštelica.

Druge aktivnosti su tekuće i investiciono održavanje putnih prelaza. Ove godine planirana je kompletna adaptacija stanične zgrade u Semizovcu i postavljanje nove fasade na stanici Rajlovac Teretna. U posljednjih šest mjeseci remontovana su tri putna prelaza na pruzi Šamac – Sarajevo, a u pripremi su radovi na remontu još dva putna prelaza.

Nakon realizacije pomenutih aktivnosti izvršit će se uklanjanje nezakonito postavljenih reklamnih panoa na zapadnom prilazu gradu.



## Školski primjer sanacije potencijalnog klizišta!

Direktor PI Sarajevo Edim Jakubović ističe da je od izuzetno velikog značaja izvođenje radova na sanaciji kamene kosine na pruzi 11 Sarajevo- Čapljina, dionica Hadžići – Pazarić u km 19+600/850 koje je u toku. To je dugogodišnje ugroženo mjesto koje je nakon ratnih dejstava jednim dijelom ostalo pod minama.

Nakon većeg odrona kamena 25.02.2004. čime je direktno ugrožena bezbjednost željezničkog saobraćaja, 26.02.2004. uvedena je lagana vožnja sa V= 30 km/h i 24-satno čuvanje kosine. Početkom 2008. godine izvršeno je deminiranje 1631 m<sup>2</sup> kosine i omogućen pristup radnicima SGP Sarajevo. Nakon uklanjanja na kosini su registrovani stijenski labilni komadi koji su prijetili narušavanje stubova i ugrožavanje bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Nakon posljednjeg pada većeg kamena 21.05.2008. pristupilo se hitnoj sanaciji kamene kosine. Na gradilište su uvedene teške građevinske mašine sa zadatkom da uklone nevezane stijenske mase i ublaže nagib kosine. Mašinski je uklonjeno cca 500 m<sup>3</sup> kamena čiji je odron na prugu mogao ugroziti ljudske živote i pričiniti znatne materijalne štete.

Tehnologija koja je primijenjena na sanaciji kosine primjer je dobrog rješenja koje se u dosadašnjoj praksi nije koristilo na ŽFBH. Zaštita kosine izvedena je sa 3200 m<sup>2</sup> mreže (heksagonalno pocinčano pletivo 2,7mm). Radove u izuzetno teškim uslovima uspješno izvođe radnici RJ Radionica Sarajevo u saradnji sa radnicima RJ ZOP Sarajevo.

Ifet Sokolović, direktor Prometno poslovnog područja Sarajevo

# Ove godine očekujemo rekordan prijevoz roba i putnika

*Postoje planovi da se premosti period do dolaska Talgo vozova. Prije nego što stignu na naše pruge, morat ćemo nabaviti prateću tehnologiju za održavanje, kao i tehnologiju za elektronsko izdavanje, odnosno, rezervisanje karata*

Prometno poslovno područje Sarajevo karakteriše najbrojnija vuča vozova u Željeznici Federacije Bosne i Hercegovine i vozopratnja putničkih vozova. Ovo područje raspolaže sa stotinu mašinovođa, 19 konduktera, koji opslužuju 21 elektro lokomotivu, osam dizel lokomotiva i četiri elektromotorne garniture.

- Željeznička stanica u Sarajevu, u pogledu prevoza putnika, važi za stanicu sa najvećom otpremom i prijemom putnika u Bosni i Hercegovini. Iz stanice Sarajevo pokreću se međunarodni vozovi za Budimpeštu, Zagreb i Ploče, a tranzitiraju vozovi iz pravca Ploče - Zagreb.

Pored ovih vozova, redovni vozovi za prevoz putnika u lokalnom saobraćaju odvijaju se u dva pravca: Sarajevo- Zenica i Sarajevo-Konjic. Dnevno imamo četiri para lokalnih vozova za te pravce - kaže Ifet Sokolović, direktor Prometno poslovnog područja Sarajevo.

Sve ovo iziskuje postojanje tehničke stanice Sušica u kojoj se vrši redovno tekuće održavanje putničkih vagona, njihovo servisiranje i opravka sa i bez otkvačivanja. U tehničkoj stanici Sušica se vrši svakodnevno temeljno pranje i čišćenje svih vagona koji se uvrstavaju u vozove za prevoz putnika i ambulatno čišćenje putničkih vagona kod putničkih vozova u tranzitu.

Zbog ratnih šteta koje je naša zemlja pretrpjela, a samim tim i željeznički sektor u Bosni i Hercegovini, Prometno poslovno područje Sarajevo sada je, kaže direktor Sokolović, u stanju kapaciteta u putničkom saobraćaju na nivou od prije 30 ili 40 godina.

- Uništeno nam je dosta tehničkih sredstava i pomagala koja su nam omogućavala kvalitetniji prevoz. Sa nabavkom Talgo vozova, modernizirat ćemo i stanicu Sušica sa automatskom praonicom za pranje vozova i vagona kao i još nekim pratećim tehničkim pomagalima.

Otežan nam je rad putničkih blagajni zbog poteškoća u izdavanju putničkih karata. Sve vozne karte se popunjavaju ručno, kao što se radilo prije 50 godina. Prije rata smo imali modernu tehnologiju i bili osposobljeni za kompjutersko izdavanje putničkih karata - ističe

direktor Ifet Sokolović.

Prema njegovim riječima, jedan od problema ovog područja jeste i nedostatak mobilnih kapaciteta, to jest, vagona za prevoz putnika. Da bi se pružila kvalitetna usluga, neophodan je veći broj novih vagona za prevoz putnika, kako prvog, tako i drugog razreda, kušet kola, kola za spavanje, restoran kola, a naročito u ljetnom periodu kada je sezona godišnjih odmora.

- Postoje planovi da se putnički vozni park pojača investicionom opravkom postojećih



Direktor Ifet Sokolović

ratom devastiranih vagona, kako bi se premostio ovaj period do dolaska Talgo vozova.

Prije nego što stignu ovi vozovi na naše pruge, morat ćemo nabaviti i tehnologiju za elektronsko izdavanje i rezervisanje karata, u protivnom nećemo biti spremni odgovoriti svim zahtjevima u prevozu putnika. Naravno, do tada će i naši zaposlenici biti adekvatno pripremljeni i obučeni za rad na toj tehnologiji - kaže Sokolović.

O sve većoj zainteresiranosti putnika za prevoz Željeznicom, govori podatak da je prevoz putnika od januara do aprila ove godine znatno povećan. Upravo zahvaljujući toj činjenici, prihodi su povećani za 36%, iako cijene karata nisu povećane od prošle godine. Prošlogodišnja akcija „Vozom do piramida“ imala je sjajan odziv kod učenika osnovnih i srednjih škola, kao i vikend posjete Mostaru.

Kada je u pitanju prevoz robe Prometno

poslovno područje Sarajevo može se pohvaliti da je povećan rad za 8,7%, a rad izražen u netonskim kilometrima povećan je za 6% u odnosu na isti period prošle godine.

- Krenuli smo agresivno i očekujemo ove godine rekordan rad po pitanju prevoza u putničkom i teretnom saobraćaju. Imamo izražen problem nedostatka kola pogotovo ljeti kada se povećava broj putnika zbog odlaska na more. Voz za Ploče van sezone saobraća sa tri vagona, a u jeku sezone sa pet, od kojih su jedna restoranska kola, što znači četiri vagona za prevoz putnika. Potrebe su daleko veće, ali nažalost, sad nismo u stanju da odgovorimo na zahtjev putnika - kaže direktor Sokolović.

Prometno poslovno područje Sarajevo specifično je i po tome što je Sarajevo tranzitni centar za robni transport po pitanju vozova pravac Ploče, Zenica, tuzlanski bazeni i čvor sa jakim carinskim terminalom. Znači, robe koje ulaze u sarajevsku regiju dolaze u stanicu Rajlovac, odnosno, Alipašin Most gdje se vrši carinjenje pošiljki i distribucija.

- Kolske pošiljke dostavljamo po raznim industrijskim kolosijecima. Ovdje posebno ističemo veliki broj industrijskih kolosijeka sa većim

korisnicima, kao što su Klas, Energoinvest, Žica, INA, DC Rajlovac, Cibos, RMU Breza, Unis i drugi. Neki od ovih industrijskih kolosijeka su u veoma lošem stanju, ali zahvaljujući razumijevanju i dobroj saradnji sa PI Sarajevo ove probleme uspješno prevazilazimo. Koristim priliku da istaknem kako vršimo cjelokupan prevoz nafte i naftnih derivata za INU.

To je redovan posao koji radimo sve ove godine. Očekujemo da će država konačno donijeti zakon po kome bi se svi prevozi nafte i naftnih derivata vršili isključivo Željeznicom, što je najsigurniji način za kontrolisanje cijelog tržišta.

Na kraju bih istakao da ostvarenje ovih rezultata rada i prevazilaženja svih poteškoća u radu omogućuju ljudski resursi u ovom području kao i razumijevanje od strane menadžmenta Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine - zaključio je direktor Sokolović

## INTERVJU

Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora ŽFBH

# Oberbrensrat je prvenstveno priznanje našoj kompaniji, zatim meni i mojim saradnicima

*Na velikom međunarodnom godišnjem tehničkom savjetovanju u oblasti željezničke tehnologije, našem izvršnom direktoru Smaji Salketiću dodijeljeno je visoko evropsko tehničko priznanje za posebna dostignuća i zasluge u oblasti šinske industrije*

Pod pokroviteljstvom najveće svjetske kompanije za proizvodnju kočionih sistema KNORR-BREMSE iz Austrije, u Budimpešti je od 4. do 6. juna 2008. godine održano veliko godišnje tehničko savjetovanje na kojem se prezentiraju evropska i svjetska dostignuća u oblasti željezničke tehnologije, sa posebnim akcentom na kočione sisteme.

Savjetovanje je održano u prisustvu preko stotinu predstavnika željezničkih kompanija iz Evrope i Azije i firmi koje se bave proizvodnjom u oblasti šinske industrije. Našu delegaciju sačinjavali su izvršni direktor za poslove željezničkog operatora Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove razvoja i investicija Erich Šandor i Lejla Hidović, načelnik Službe za opravku šinskih vozila.

## Pozitivni rezultati

U prvih šest mjeseci 2008. godine Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine prevezle su 4. 165.000 tona robe što je za 21% više nego u istom periodu prošle godine. Ostvareno je oko 480 miliona NTKM što je za 32% više u odnosu na isti period u 2007. godini i 25% u odnosu na plan.

Ovom prilikom, a na prijedlog TŽV Gredelj iz Hrvatske i KNORR- BREMSE iz Austrije, našem izvršnom direktoru za poslove željezničkog operatora, diplomiranom inženjeru saobraćaja Smaji Salketiću, uz velike počasti dodijeljeno je godišnje priznanje OBERBREMSRAT za posebne zasluge i dostignuća u oblasti šinske industrije. Isto priznanje dodijeljeno je i nje-mačkom inženjeru Franku Mindeu.



Čitanje biografije i obrazloženje za dodjelu priznanja dipl. ing. Salketiću

■ **Priznanje koje ste dobili dodjeljuje se od 1990. godine, a na prijedlog fabrika i proizvođača u šinskoj industriji. Dosad ih je dodijeljeno 27. Kako vi doživljavate Oberbrensrat, odnosno, ovo visoko evropsko tehničko priznanje?**

- Doživljam ga, prije svega, kao član kolektiva Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine. Ono je, ustvari, prvenstveno priznanje našoj kompaniji, zatim meni i mojim najbližim saradnicima. Oberbrensrat je došlo kao rezultat mog tridesetogodišnjeg rada na željeznicama, posebno u posljednjih 11 godina od kada sam, zbog prirode posla, prisutan na međunarodnoj sceni. Od 1997. do 2004. godine obavljao sam poslove direktora Sektora za vuču vozova i opravke šinskih vozila, gdje sam vrlo

aktivno učestvovao u kreiranju politike ŽFBH na planu revitalizacije mobilnih kapaciteta. U tom periodu bio sam u prilici posjetiti mnoge značajne međunarodne skupove, kao i kompanije koje se bave ovom problematikom. Upoznao sam mnoge značajne ljude u oblasti željezničke industrije u svijetu i bio u prilici da s njima razgovaram i razmijenim mišljenje. To mi je pomoglo da formiram svoj jasan stav o perspektivama i mogućnostima šinske industrije u Bosni i Hercegovini. Funkcija koju sam obnašao u tom periodu omogućavala mi je da predložim i utičem na neke značajne odluke koje su donesene i koje su na neki način opredijelile naš dalji put u oblasti odabira mobilnih kapaciteta.

■ **Nakon što ste 2004. godine izabrani za izvršnog direktora za poslove željezničkog operatora ŽFBH, vaša**

**mogućnost da aktivno učestvujete u kreiranju politike i donošenju značajnih odluka u oblasti mobilnih kapaciteta, znatno je povećana...**

- Naravno, ali otvorena je i mogućnost da prisustvujem značajnim evropskim i svjetskim skupovima iz ove oblasti i uzmem aktivno učešće u raspravama u toj problematici. Kroz te aktivnosti određeni stručni krugovi u Evropi uočili su moje djelovanje i doprinos koji dajem, tako da je uslijedio i prijedlog za dodjelu priznanja.

■ **Možete li izdvojiti najznačajnije projekte na kojima trenutno radite?**

- Trenutno su u fazi realizacije četiri međunarodna projekta iz oblasti mobilnih kapaciteta: Turska- najam elektro lokomotiva, Portugal- proizvodnja teretnih vagona, Končar-modernizacija sa tiristorizacijom elektro lokomotiva i Talgo- proizvodnja vozova velikih brzina.

To su projekti za potrebe operatora koje vodi direktor sa saradnicima što je izuzetno složen i odgovoran posao. Upravo na tim projekti-

ma se dokazuje vrijednost i znanje naših stručnjaka.

Projekat sa Turskim željeznicama o zakupu elektro lokomotiva i projekat modernizacije elektro lokomotiva sa Končarom, međusobno se prepliću i traju već 11 godina. Ti projekti su našoj kompaniji i radnim ljudima donijeli značajne materijalne i druge koristi. Vodim taj projekat od samog početka i iz te oblasti sam zajedno sa drugima napisao značajne stručne radove koji su objavljeni i ocijenjeni kao vrlo dobri. Neke od tih tema prezentirao sam na značajnim međunarodnim skupovima. Bile su veoma zapažene i mislim da je to presudno uticalo da budem kandidovan za ovo značajno međunarodno tehničko priznanje.

■ **Da li Oberbrensrat obavezuje na dalje poslovne poduhvate?**

- Kao i svaka druga nagrada, to je laskavo i drago priznanje, ali je istovremeno i obaveza da se nastavi dalje. Radim veoma aktivno u tom pravcu i očekujem i druge značajne rezultate, posebno u oblasti daljeg stručnog i naučnog usavršavanja.



Priznanje



Bista



Delegacija ŽFBH u Budimpešti: Smajo Salketić, Lejla Hidović i Erich Šandor



## Talgo ćemo dočekati spremni

■ **Da li su naše pruge spremne za Talgo vozove, čiji se dolazak najavljuje 2010. godine?**

- Talgo vozovi trebaju krenuti u redovan promet 2011. godine, do kada će, nadamo se, biti završen remont pruga na koridoru Vc, tako da možemo reći da spremno dočekujemo Talgo vozove.

■ **Kojim brzinama će voziti kod nas?**

- Talgo vozovi za ŽFBH su sedme generacije čija je maksimalna brzina 220 km/h. Poslije remonta, naše pruge će biti spremne za brzine do 100 km/h, ali u našim planovima u narednoj fazi je podizanje brzina do 160 km/h. Zatim, što je jako bitno, Talgo vozovi će saobraćati u međunarodnom saobraćaju i kad izađu na transevropske koridore moći će ostvariti maksimalnu brzinu.

■ **Da li će se prije njihovog dolaska izvršiti određene tehnološke pripreme vezane za modernizaciju sistema naplate putne karte i održavanja vozova?**

- Naravno, i na tim projektima se vrlo intenzivno radi, posebno kada je u pitanju tehnička priprema za održavanje Talgo vozova. Kada je u pitanju centralna prodaja i bukiranje karata, već je raspisan tender za nabavku opreme i servera koji će sve to opsluživati, tako da možemo reći da se vrše opsežne pripreme za uvođenje Talgo vozova u promet.

**REPORTAŽE**

U svečanom vozu Sarajevo - Mostar

# Putovanje koje bi svako volio ponoviti

*Sve više mladih u Švedskoj putuje vozom ● Bez dobre infrastrukture i mnogo ulaganja, ne može se govoriti o željezničkom turizmu ● Hoće li proći mađarski kraljevski voz*

Prema preporuci federalnog premijera dr Nedžada Brankovića, Željeznice FBiH organizovale su 1. aprila 2008. godine poseban voz iz Sarajeva za Mostar za visoke zvanice, na otvaranje 11. međunarodnog sajma privrede- Mostar 2008. godine.

Svečani voz krenuo je sa sarajevske Željezničke stanice u 7,43. Među dvije stotine zvanica bili su ambasadori stranih zemalja, naši poslovni partneri, kolege i prijatelji željeznica.


**Egipatski i palestinski ambasador**

U ugodnoj vožnji kroz prekrasne predjele naše zemlje, uživali su i Njegova ekselencija Lars Erik Wingren, ambasador Švedske i njegova supruga Margita.

- Supruga i ja volimo vožnju vozom. U mojoj zemlji stalno radimo na modernizaciji pruge i unapređenju putovanja željeznicom.

Među mladima u Švedskoj visoko je razvijena ekološka svijest i među njima je sve popularnije putovati vozom, a sve manje automobilom- kaže ambasador Wingren.

Ugodno časkanje ambasadora Kraljevine Saudijske Arabije i Arapske Republike Egipat nakratko je prekinuto da bi iznijeli svoje utiske. Njegova ekselencija Ahmet Khattab, ambasador Arapske Republike Egipat nije krio oduševljenje putovanjem.

- Imate prelijepu prirodu. Uživam razgledajući ova prekrasna brda, rijeke, kanjone. Inače volim prirodu, a putovanje željeznicom je odličan način da se ona razgleda. Bio sam više puta u Mostaru, ali ovo je prvi put da putujem vozom. Čestitam željeznicama što su organizirale ovo putovanje- kazao je ambasador Khattab.

Njegovo mišljenje dijeli i Njegova ekselencija Fahad A. Al-Zeid ambasador Kraljevine Saudijske Arabije.

- Vrlo sam sretan što učestvujem u ovom putovanju. Nadam se da ću opet imati priliku za ovako nešto, s tim da bi sljedeći put sa mnom bila i porodica, kazao je ambasador Al Zeid.

U razvijenim željeznicama svijeta željeznica igra i te kako važnu ulogu u funkciji razvoja turizma. Željeznica je odavno prestala biti isključivo način da se iz jednog mjesta stigne u drugo. Sve je popularnije putovanje uskotračnim prugama (u zemljama u kojima nisu ukinute), organizuju se panoramska razgledanja, vozovi nostalgije i slično.

- U cijeloj Evropi vozovi su nešto što je


**Na sajmu u Mostaru: Nedžad Branković, Narcis Džumhur i Midhat Terzić**

nezamjenjivo, a pojavom TGV-a u Francuskoj, dobiven je voz brži od aviona. Neki ljudi se boje leta, autobusi nisu komforni, automobil iziskuje veće troškove, te je putovanje vozom najisplativije i najudobnije. Međutim, da bi kod nas zaživio željeznički turizam moralo bi se puno toga uraditi na infrastrukturi. Postoji mogućnost da ovuda prođe i mađarski kraljevski voz, koji bi saobraćao na relaciji Budimpešta- Sarajevo- Čapljina- Dubrovnik. Strancima zastaje dah od ljepote naših predjela, ali bez dobre infrastrukture i ulaganja teško se može govoriti o željezničkom turizmu- kaže Zoran Bibanović, direktor Turističke agencije „Otas“ iz Sarajeva.


**Ministar Nail Šećkanović uživa u vožnji**

Njegov kolega Ahmed Mulaibrahimović, menadžer iz Turističke agencije „Atlas“ kaže da će se još morati sačekati da u Bosni procvjeta željeznički turizam.

- Prvi smo prevezli veću grupu putnika iz Sarajeva za Budimpeštu. Bili su to Amerikanci, njih pedesetak. Bili su oduševljeni vožnjom vozom. Saznali su dosta toga o istoriji i prirodnim ljepotama naše zemlje. Ali, potrebno je zaista mnogo, mnogo ulaganja da bi i kad nas zaživio željeznički turizam, kakav je u razvijenim zemljama svijeta- istakao je Mulaibrahimović.

Svečani voz stigao je u Mostar u 9,52. Autobusima koje su organizirale ŽFBiH putnici su prevezeni na Sajmište. Na povratku u Sarajevo voz je također bio pun. Niko nije želio pustiti još jednu lijepu vožnju.


**Švedski ambasador sa suprugom na željezničkoj stanici u Mostaru**

**REGIONALNA SARADNJA**

## Sjednica grupe "Šine"

# Saradnja u oblasti transportne infrastrukture i transfera tehnologija

Na poziv Ministarstva komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine u Sarajevu je 19. i 20. juna boravila austrijska delegacija pod vodstvom dr. Kurta Wolfa iz Odjela za transfer tehnologija i sigurnosne studije Saveznog Ministarstva za saobraćaj, inovacije i tehnologiju. Bh. delegaciju predvodio je Hamdija Šaljić, generalni direktor Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije.

Treće zasjedanje zajedničke radne grupe o saradnji u oblasti transportne infrastrukture i transfera tehnologija vođeno je, kako je predviđeno, „Protokolom o saradnji u oblasti transportne infrastrukture i transfera tehnologija“ sklopljenog 3. jula 2006. godine između Ministarstva komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine i Saveznog Ministarstva za saobraćaj, inovacije i tehnologiju Republike Austrije. Ispred austrijske delegacije na sjednici je prisustvovao Austria Rail Engineering (ARE) kao nominirani koordinator projekta u skladu sa članom 5 „Protokola“. Kao koordinatori projekta bh. delegacije učešće su uzeli predstavnici Željeznica Republike Srpske i Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine.

Ciljevi trećeg zasjedanja zajedničke podgrupe „Šine“ bili su:

- uvid u aktuelni status projekata navedenih u protokolima;



- zajedničko definiranje prvog pilot-projekta od visokog prioriteta i velike vjerovatnoće za sprovođenje;

- utvrđivanje daljnjih koraka za zajedničku implementaciju projekata.

U skladu sa dogovorima sa prethodnog zasjedanja radne grupe „Šine“ razmatrani su sljedeći projekti:

- sanacija tunela Križevići;

- modernizacija (uključujući elektrifikaciju, sigurnosnu tehniku i telekomunikaciju) dionice Dobojsko-Tuzla-Zvornik/Brčko-Banovi-

- čići kao i dijela dionice Bosanska Poljana-Živinice;

- tehničko osiguranje željezničkih putnih prijelaza;

- obnova elektrifikacije linije UNA.

Bosanskohercegovačka delegacija informirala je o predstojećim natječajima u okviru EBRD-a i EIB-projekata.

Nakon potpisivanja Protokola, učesnici su vrlo pozitivno ocijenili saradnju i dogovorili sljedeću sjednicu zajedničke radne podgrupe „Šine“ u novembru.

## PREZENTACIJE

# Projekti pomoći i transportne studije



U organizaciji Evropske Unije - Delegacije Evropske Komisije u BiH, Evropske banke za obnovu i razvoj i Bosanskohercegovačke željezničke javne korporacije, u Sarajevu je 3. juna 2008. godine prezentiran projekat „Pomoć u prestrukturiranju željeznica u BiH“ i studije „Kompatibilnost koridora Vc u BiH transevropskoj mreži pruga“, „Intermodalni transport u BiH“ i „Potražnja i tržište plovnosti rijeke Save“.

Prezentaciji ovog važnog projekta i studija prisustvovali su državni i entitetski zvaničnici i eksperti iz oblasti transporta i predstavnici željeznica iz Bosne i Hercegovine, Crne Gore i luka Ploče, Brčko i Šamac.

Projekat „Pomoć u prestrukturiranju željeznica u BiH“ uradila je i predstavila firma APRI S.p.A iz Rima sa posebnim akcentom na model Izjave o mreži, Ugovor između Željezničkog operatora i Upravitelja infrastrukture, Prijedlog naknada za pristup infrastrukturi i Planove upravljanja infrastrukturom i mobilnim kapacitetima.

Studije Intermodalnog transporta u BiH i Potražnja i tržište plovnosti rijeke Save sa osvrtom na razvojne šanse Luke Brčko i Šamac predstavili su eksperti iz konsultantskih firmi DB International GmbH iz Berlina i „Vienna“ iz Beča.



**FELJTON**

# Evropska transportna politika u kontekstu razvoja željeznica

*Uključivanje Željeznica Federacije BiH u evropske integracione tokove značajno potcrtava aktuelnost problematike evropske transportne politike. Tekst u nastavku je drugi u seriji članaka (Kuda dalje, Vrijeme odluke, Interoperabilnost i Na kolosjeku liberalizacije), kojima se želi dati jasan pregled Evropske transportne politike, te aktivnosti i mjera poduzetih od strane Evropske komisije u sektoru željeznica*

(II DIO)

**Vrijeme odluke**


---

*Priredila: mr.sc. Azra Ferizović*


---

Kako Direktive (91/440/EC, 95/18/EC i 95/19/EC) nisu predstavljale kohezivni paket, što se odrazilo na varijabilnost njihovog uticaja, Evropska Komisija (EC) je u julu 1998. godine iznijela tri prijedloga s ciljem povećanja efektivnosti postojeće legislativne. Pozadina ovih mjera bilo je nastojanje da se revitalizira željeznički transport i omogući preusmjerenje transporta s ceste na željeznicu.

Nakon duge diskusije u Evropskom Parlamentu i Vijeću ministara, postignut je politički dogovor u novembru 2000. godine. Konačno, 26.02.2001. godine, Vijeće je usvojilo tri direktive: 2001/12/EC o razvoju željeznica EU, 2001/13/EC o licenciranju željezničkih kompanija i 2001/14/EC o alokaciji kapaciteta željezničke infrastrukture, naplati naknada za korištenje željezničke infrastrukture i certifikaciji bezbjednosti, pod zajedničkim nazivom: Prvi željeznički paket (Paket željezničke infrastrukture). Esencijalni ciljevi ovih direktiva su redefinicija uloga i funkcija svih aktera kako bi se osigurao fer i nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi u svim zemljama članicama EU.

Direktiva 2001/12/EC modificira direktivu 91/440 o razvoju željeznica EU. Njome se zahtijeva da zemlje članice prilagode svoju nacionalnu legislativu, kako bi se proširilo pravo pristupa za usluge međunarodnog teretnog saobraćaja na nacionalnim dionicama Trans-evropske mreže za teretni saobraćaj- TERFN (*Trans European Rail Freight Network*), ukupne dužine oko 50.000 km, na kojoj se realizira skoro 70% cjelokupnog evropskog prijevoza. Direktiva, također, omogućava uspostavljanje različitih organizacionih subjekata za transportne operacije i menadžment infrastrukture. Osnovne funkcije kao što su: alokacija željezničkih kapaciteta, plaćanje naknada za korištenje infrastrukture i licenciranje odvojene su od transportnih operacija, kako bi se omogućilo novim željezničkim operatorima nediskriminirajući pristup željezničkom tržištu. Ova Direktiva, također, predviđa da željezničke kompanije uspostave odvojene račune za putničke i teretne transportne usluge.

Direktiva 2001/13/EC dopunjava Direktivu 95/18/EC o licenciranju željezničkih kompanija

kroz definiranje uslova pod kojim željezničke kompanije mogu dobiti licencu za pristup infrastrukturi. Direktiva postavlja okvir za finansijske, ekonomske i bezbjednosne uslove, koje željezničke kompanije moraju ispuniti kako bi dobile licencu. Njome se, također, naglašava da tijelo koje izdaje licencu ne smije pružati željezničke usluge i mora biti neovisno. Ovlašteni licencni organ izdaje licencu koje se prosljeđuju Evropskoj Komisiji i objavljuju u Službenom listu (*Official Journal*), čime iste postaju validne na području cijele EU. Dobijena licenca, međutim, ne garantira pristup infrastrukturi i ta pristupna prava moraju biti dobivena separatno, a odnose se na potvrdu o bezbjednosti i tzv. vozne trase, što je definirano Direktivom 2001/14.



Naime, Direktiva 2001/14/EC zamjenjuje Direktivu 95/19/EC i ima za cilj kreiranje transparentnih uslova za pristup infrastrukturi definiranjem tzv. Izjave o mreži (*Network Statement*), koja sadrži informacije o tehničkim karakteristikama pruge i ograničenjima, te pravila o alokaciji kapaciteta. Izjava o mreži, također, opisuje tarifsku strukturu naknada za korištenje infrastrukture i prioritarna pravila koja će biti primijenjena u konfliktnim situacijama. Publikovanje ovog dokumenta je obaveza menadžera infrastrukture. Ovom Direktivom se nalaže da ukoliko menadžer infrastrukture nije neovisan u pravnoj i organizacijskoj formi ili upravljačkim funkcijama od nekog željezničkog operatora, funkcije alokacije i naplate kapaciteta bit će izvršene od strane drugog neovisnog organa. Direktiva, također, nalaže konstituiranje Regulatornog tijela za monitoring željezničkog tržišta koje bi bilo u funkciji apelacionog tijela za željezničke kompanije u slučaju diskriminatornog odnosa od strane menadžera infrastrukture.

Zemlje članice EU bile su obavezne Paket željezničke infrastrukture implementirati do 15.03.2003. godine.

U maju 2006. godine, EC je usvojila Izjavu o implementaciji Prvog željezničkog paketa

sa osvrtnom na osnovne uticaje za željeznički sektor u zemljama članicama EU. Zaključak je da zemlje članice moraju učiniti dodatne napore u pravcu:

- kompletiranja restrukturiranja i osiguranja razdvajanja računa te razdvajanja esencijalnih funkcija kao što su alokacija kapaciteta i plaćanje;
- uspostavljanje principa za plaćanje naknada za korištenje infrastrukture uzimajući, pri tom, u obzir načine plaćanja za druge vidove transporta, kao osnove za fer konkurenciju i održivi razvoj;
- kreiranje administrativne sposobnosti koja je neophodna za odgovarajuće funkcioniranje regulatornog tijela i nacionalnog tijela za sigurnost, te osigurati da ova tijela budu potpuno neovisna;

- ugovorno definiranje finansijskih odnosa između države i menadžera infrastrukture za finansiranje održavanja i modernizaciju željezničke infrastrukture, u kontekstu uspostave sistema baziranog na izvršenju (*Performanse Based System*);

- rasvjetljavanje finansijske spone između nacionalnih i regionalnih vlasti i željezničkih kompanija o zaključivanju Ugovora o obavljanju javnih usluga- PSO (*Public Service Obligation*);

- zabraniti prelijevanje sredstava (*cross-subsidisation*) između teretnih i putničkih operacija, kako bi se održala mogućnost da teretni saobraćaj bude konkurentan, te

- kreiranje transparentnih zahtijeva za pristup centrima obuke i certifikaciji za bezbjednost.

EC predlaže da menadžeri infrastrukture veću pozornost obrate na:

- poboljšanje sadržaja i vizualnosti Izjava o mreži koja mora biti jasna i obuhvatati sve usluge neophodne za pristup infrastrukturi;

- uspostavljanje naknada na osnovu stvarnih troškova izazvanih željezničkim saobraćajem, te

- jačanje saradnje na evropskom nivou u odobravanju međunarodnih trasa i uspostavljanje harmoniziranih uslova za pristup infrastrukturi na osnovu standardiziranih ugovora.

Početak novog stoljeća bilo je vrijeme kada su evropske željezničke kompanije morale donijeti historijske odluke u pogledu radikalnog restrukturiranja, kako bi se prilagodile novom evropskom kontekstu inter- i intra-modalnih konkurentskih principa.

(U sljedećem broju: **Interoperabilnost**)

**JUBILEJI**

30 godina od izgradnje II kolosijeka pruge Doboj - Zenica

# Otkrivena spomen ploča brigadirima

Nekoliko hiljada građana Zenice i Zeničko-dobojskog kantona prisustvovalo je 9. maja 2008. godine svečanosti obilježavanja 30 godina od izgradnje drugog kolosijeka pruge Šamac - Sarajevo na dionici Doboj - Zenica, koja je održana na platou zeničke Željezničke stanice.

Svečani voz iz Doboja kojeg su dočekali zenički izviđači, a u kojem su bili brojni učesnici izgradnje spomenute pruge, stigao je oko 16 sati. Uslijedila je prigodna ceremonija, u okviru koje je otkrivena spomen ploča graditeljima pruge, kao znak zahvalnosti na ovom poduhvatu. Spomen ploču otkrio je Nihad Šehović, jedan od komandanata akcije, u kojoj je od 1. aprila do 26. novembra 1978. godine učestvovalo 25.000 brigadira i 4.000 radnika građevinskih firmi iz cijele bivše Jugoslavije.

U kulturno-umjetničkom programu, između ostalih, učestvovali su članovi Omladinskog hora Zenica, te članovi drugih zeničkih kulturno-umjetničkih društava. Sveča-



Okrivanje spomen ploče: Nihad Šehović, Narcis Džumhur i Hamdija Šaljić

nosti su, između ostalih, prisustvovali čelnici Željeznica Federacije BiH i RS-a, BHŽJK-a i drugih privrednih sistema, te Saveza antifašista BiH.

Načelnik Općine Zenica Husejin Smajlović kazao je da ovaj grad želi pokazati da se vrijednost svakog pojedinca ponajviše mjeri njegovom spremnošću da doprinese općem dobru zajednice u kojoj živi.

- U znak zahvalnosti brigadirima i graditeljima, Zenica im danas

pruža priliku da se ponovo sretnu, razmijene utiske i sjećanja i pronađu novu snagu u gradu koji cijeni plemenitost i ne boji se novih izazova - kazao je načelnik Smajlović.

Predsjednik Organizacionog odbora za obilježavanja 30. godišnjice izgradnje drugog kolosijeka na dionici Doboj - Zenica Bogić Bogičević, čestitao je svim građanima Zenice i ZDK na organizaciji ove manifestacije. Također je uputio čestitku građanima BiH, pov-

dom 9. maja, Dana pobjede nad fašizmom i Dana Evrope, kazavši da se BiH može ponositi doprinosom antifašističkoj borbi.

Drugi kolosijek je gradilo 25.000 omladinaca i 4.000 radnika koji su izvanrednom organizacijom i nesvakidašnjim entuzijazmom napravili poduhvat vrijedan divljenja i svake pohvale. Izgradnja je trajala 238 dana, a na dionici su izgrađena i 34 mosta. Ova dionica pruge još jednim je kolosijekom povezala Zenicu i Doboj čime je zaokružen sistem transporta repromaterijalom i gotovih proizvoda.

Također, upriličena je i prigodna izložba u Muzeju grada Zenice. Na svečanom prijemu, predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur uručio je priznanje načelniku Husejnu Smajloviću za izvanrednu organizaciju svečanosti. U večernjim satima kao poklon građanima Zenice, brigadirima i zvanicama, na glavnom zeničkom trgu kod robne kuće "Bosna" održan je koncert velikana pjesme Halida Bešlića.

## KONFERENCIJE

# Razvoj željeznica u BiH i harmonizacija sa EU standardima

U organizaciji ministra prometa i komunikacija BiH dr Bože Ljubića, u Sarajevu je 2. aprila 2008. godine održana konferencija pod nazivom „Razvoj željeznica u Bosni i Hercegovini i harmonizacija sa EU standardima“.

- Željeznica je nezamjenjiv prevoznik masovnih roba i bitna karika u modalnom transportu. Također, ona je veoma bitna za razvoj jedne zemlje. Pred nama je cilj da poboljšamo kvalitet naših usluga i sigurnost željezničkog sektora da bismo se uklopili u evropske integracije - rekao je ministar Ljubić.

Pomoćnik ministra prometa i komunikacija FBiH Izet Mehinagić iznio je uvodne napomene u ime resornog ministra Naila Šećkanovi-

ća. On je istakao da je opredjeljenje Federalnog ministarstva prometa i komunikacija da se zakonski okvir u ovom sektoru treba praviti sa direktivama EU i praksom najnaprednijih željezničkih uprava Evrope.

S tim u vezi restrukturiranje sektora treba vršiti na temelju depolitizacije sektora i organizovanje željeznice kao biznisa, tako da se formira jedinstvena kompanija menadžer željezničke infrastrukture BiH i odvojene kompanije željezničkog operatora u BiH, u kojima će računice teretnog i putničkog transporta biti odvojene.

Neophodno je uvažavanje i puna implementacija Aneksa 9, uz ostvarenje dejtonske misije BHŽJK, posebno u oblasti upravljanja željezničkom infrastrukturom,

obnove i njenog snažnog razvoja. Sve to uključuje održiv sistem finansiranja sektora koji će omogućiti odvajanje željezničke infrastrukture i željezničkih operacija u zasebne kompanije. Akcenat je stavljen na snažan razvoj teretnog prometa, da željeznice ostanu dominantan prevoznik, uz snažan prodor u putnički, naročito daljinski saobraćaj.

Na temelju zajedničke vizije treba formulisati ciljeve i elemente Srednjoročnog plana razvoja BHŽJK i Srednjoročnog plana razvoja ŽFBH od 2010. do 2015. godine. Treba reći „ne“ privatizaciji infrastrukture, uz zajedničko utvrđivanje dalje politike privatizacije operacija.

Goran Filipović iz Evropske komisije istakao je da će EK i u budućnosti podržati željeznički

sektor. Napredak sektora je, prema viđenju EK, nažalost prespor i u prometnom i u institucionalnom smislu, u srazmjeri sa sporim oporavkom privrede, ali i sa brzinom vozova koji saobraćaju ovom zemljom. Prema Filipovićevim riječima, željeznički sektor treba jaku i realnu strategiju, kvalitetne i ostvarive planove i sposobne ljude da ih pretvore u realnost.

Pred uvažanim skupom kojeg su sačinjavali ugledni predstavnici željezničkog sektora iz cijele zemlje, vrlo zapažene prezentacije održali su generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur, direktor BHŽJK Hamdija Šaljić, član Poslovnog odbora BHŽJK Ivan Knezović, dr Ratko Đuričić iz ŽRS i mr. sci Izet Bajrambašić.

# Zbog žurbe Austrijanaca, dionica do Dervente bila je nesigurna.

*Do korekcije i poboljšanja tehničkih elemenata pruge došlo je 1880. godine kada je nastavljena gradnja pruge prema Sarajevu*

Prvog dana augusta 2008. godine navršit će se 30 godina od ukidanja željezničkih uzanih pruga u BiH. Tog dana 1978. godine, došao je posljednji uzani voz iz pravca Višegrada i Ustikoline i tako je Ćiro otišao u legendu, a možda i zaborav. Mašinovođe posljednjeg uzanog voza bili su Milisav Andrić i Rajko Jovanović, kondukteri Ahmed Saračević i Vahid Balić, a ugostitelj-konobar bio je Esad-Eso Jarkoč. Čuvajući uspomenu na željezničke uzane pruge u BiH, danas ćemo pisati o gradnji prve bosansko-hercegovačke uzane pruge Bosanski Brod – Sarajevo.

Poslije Berlinskog kongresa 1878. godine Austro-ugarska monarhija je okupirala Bosnu i Hercegovinu i odmah počela intenzivnu izgradnju pruga. Austro-ugarske trupe gradile su pruge na liniji svog prodora u Bosnu da bi osigurale snadbijevanje vojnih trupa, a u nekom bliskom vremenu i vršile eksploataciju bosanskog rudnog i šumskog bogatstva. U septembru 1878. godine započela je gradnja željezničke pruge od Bosanskog Broda do Sarajeva.

Desetog dana septembra 1878. godine u Derventi je osnovana Prva direkcija bosanskohercegovačkih željeznica pod nazivom „Direkcija carskih i kraljevskih Bosanskih željeznica“ (BHStB). Direktor direkcije bio je austro – ugarski major inženjer Johan Tomašek, a osoblje Direkcije činilo je sedam austro-ugarskih oficira i vojnih činovnika, 30 civilnih činovnika iz Austro-ugarske i manji broj drugog osoblja, isključivo stranaca. Domaći radnici bili su pomoćno osoblje koje je radilo isključivo fizičke poslove.

Ministarstvo rata Austro – ugarske monarhije preko svoje vojne uprave naredilo je da dionica pruge do Dervente mora biti završena za dva mjeseca. Iz tih razloga iz Rumunije su prebačene uzane lokomotive i vagoni vlasništvo firme „Higel i Sager“ koja je upravo završila prugu normalnog kolosijeka od Temišvara do Oršave, a lokomotive i vagoni 0,76 m služili su kao radni vozovi prilikom gradnje pomenute pruge. Ta slučajna okolnost odredila je budući karakter bosanskohercegovačkih pruga, a to su bile pruge kolosijeka 0,76 m tj. pruge uzanog kolosijeka, koje su egzistirale na ovim prostorima 100 godina.

Prugu za Derventu gradilo je 40 inženjera i 4.000 radnika, a trasa je imala nekoliko vrlo teških tačaka. Dionica pruge do Dervente završena je krajem novembra 1878. godin. Nije bilo vremena za izradu bilo kakvih tehničkih studija i elaborata, te

na izgrađenoj pruzi stepen tehničke ispravnosti bio je na najmanjem mogućem tehničkom nivou i jedva je zadovoljavao minimum tehničkih sigurnosnih parametara potrebnih za bezbjedno odvijanje saobraćaja.

Poluprečnici krivina bili su 30 m, usponi i do 16 promila, a gornji stroj izgrađen je od slabih šina tipa VI, težine 13,5 kg/m i dužine 7 m. Poseban problem bile su skretnice tzv. „ciganke“ koje su kovači izrađivali na licu mjesta bez podložnih pločica i sa vrlo lošim sastavima. Vozni park se sastojao od malih lokomotiva i vagona. Lokomotive su imale jačinu 20 – 40 konjskih snaga, a nosivost otvorenih vagona tzv. „loris“ bila je 2 tone. Kvačenje vagona bilo je primitivno i usljed krutih veza često je dolazilo do kidanja vozova u krivinama. Za putnički saobraćaj preuređeno je 10 „lorisa“ tako što su u četiri čoška vagona postavljeni vertikalni nosači, a na njih razapeto krovno platno zvano „SEGEITUH“. Čeone strane vagona bile su zakovane daskama, a bočne zaštrte zavjesama. Sve ove okolnosti imale su za posledicu da je saobraćaj sa ovakvim vučnim i vučenim voznim sredstvima trajao enormno dugo, pa je tako voz iz Bosanskog Broda do Zenice vozio 15 sati.

Do korekcije i poboljšanja tehničkih elemenata pruge došlo je 1880. godine kada je nastavljena gradnja pruge prema Sarajevu. Nabavljene su nove lokomotive jačine 50

konjskih snaga, novi dvoosovinski putnički vagoni druge i treće klase i zatvorena teretna kola.

Prva dionica ove pruge od Bosanskog Broda do Doboja završena je 12. februara 1879. godine, od Doboja do Žepča 22. aprila 1879. godine, od Žepča do Zenice 5. juna 1879. godine. Cijela pruga završena je 5. oktobra 1882. godine kada je u Sarajevu došao prvi voz koga je vukla dvoosovinska lokomotiva koja je kasnije dobila ime „Rama“. Ukupna dužina ove pruge iznosila je 210.117 km, a tokom dalje eksploatacije na pruzi su rađena određena poboljšanja i iznalazena nova tehnička rješenja. Tunel Vranduk probijen je 1910. godine, a gornji stroj pruge znatno je poboljšan ugradnjom šina tipa 4 i težine 22 kg. Poslije gradnje Prve uzane željezničke pruge Bosanski Brod – Sarajevo, za doba Austro-ugarske monarhije izgrađeno je preko 1500 km željezničkih uzanih pruga u BiH.

*Tekst i foto-arhiv: Ajdin Fevzija - Braco*

