

Vlada FBiH i ŽFBH

**Ugovor potpisan,
ali novca nema**

Posljedice ekonomske krize

**Prijevoz tereta
manji za 25 posto**

Rajlovac:

**Visoki standardi za
održavanje Talgo vozova**

Olimpik Turs

**Interes uposlenih
na prvom mjestu**

Vlada FBiH i finansiranje ŽFBH



**Ministar Nail Šećkanović i predsjednik
Uprave ŽFBH Narcis Džumhur**

**Ugovor
potpisan,
ali novca
nema**

Federalni ministar prometa i komunikacija Nail Šećkanović i predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur potpisali su 3. februara 2009. godine Ugovor o finansiranju održavanja željezničke infrastrukture i Ugovor o sufinansiranju obavljanja usluga željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja. U Ugovoru o finansiranju održavanja željezničke infrastrukture Ministarstvo priznaje potrebu finansiranja održavanja željezničke infrastrukture u ukupnom iznosu od 135.834.929,00 KM. Ministarstvo će izvršiti finansiranje održavanja željezničke infrastrukture u ukupnom iznosu od 35.780.000,00 KM. Finansiranje održavanja željezničke infrastrukture će se vršiti iz sredstava Budžeta FBiH, pozicija „transfer za željeznice“ u iznosu 20.780.000,00 KM i iz sredstava privremene naknade za korištenje željezničke infrastrukture od strane željezničkog operatora u iznosu od 15.000.000,00 KM. Ministarstvo će vršiti finansiranje održavanja željezničke infrastrukture i iz drugih izvora, ako se ti izvori utvrde tokom poslovne godine, u iznosu od 100.054.929,00 KM. Prema Ugovoru o sufinansiranju obavljanja usluga željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja, subvencija za 2009. godinu iznosi 2.500.000, 00 KM i to za osam pari putničkih vozova 2.000.000,00 KM iz transfera Budžeta FBiH za 2009. godinu i za kombinovani saobraćaj 500.000, KM iz transfera Budžeta FBiH za 2009. godinu.

O KRIZI: Dijelimo sudbinu društva u cjelini

Kada je riječ o visini i redovnosti plaća, te mogućem smanjenju broja uposlenih, za sada nema adekvatnog odgovora i rješenja..

Zbog nedovoljne informiranosti u javnosti, stiče se potpuno pogrešna percepcija o JP Željeznicama Federacije BiH d.o.o. kao enormnom potrošaču budžetskih sredstava. Naime, iako je Zakonom o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja ("Službene novine Federacije BiH" broj 57/03), definirano da Vlada FBiH, kao vlasnik željezničke infrastrukture, iz budžetskih sredstava finansira troškove održavanja iste, usljed ograničenih budžetskih mogućnosti, samo se djelimično rješava ovo pitanje osiguravajući Željeznicama Federacije BiH tek oko 25% sredstava potrebnih za namjene utvrđene ovim Zakonom. Pojašnjenja radi, naglašavamo da su ŽFBH u 2008. godini ostvarile rekordan prevoz roba i ostvarile rekordan prihod koji iznosi 142 miliona KM. Na ovaj način ŽFBH su u velikoj mjeri pokrile nedostajuća novčana sredstva za održavanje infrastrukture, a koja su bila dogovorena sa vlasnikom u skladu sa pomenutim Zakonom. Komparacije radi, u ukupnim prihodima Hrvatskih željeznica, učešće budžetskih prihoda iznosi čak 70%, a u Slovenskim željeznicama 51%. Evidentno je, da budžetska sredstva Vlade FBiH nisu dostatna za projektovane potrebe poslovanja infrastrukture Željeznica FBiH. Uz to, treba istaći, neblagovremeno doznačavanje sredstava, što znači da do danas nije izvršena uplata zaostalih dugovanja predviđenih Zakonom i odobrenih od Vlade FBiH. Željeznički sektor Federacije BiH se, u složenoj finansijskoj situaciji, kada Federacija kroz budžetska sredstva ne provodi Zakon o finansiranju željeznica, susreće sa krupnim problemima funkcionisanja sistema. Krajnjim naporima se i po cijenu gubitka, ostvaruje zakonito poslovanje i uredno izmirivanje obaveza prema javnim prihodima iz osnova poreza i doprinosa. Učešće sredstava iz Budžeta Federacije BiH za troškove održavanja infrastrukture kakvo je sada, zakonomjerno izaziva godišnji gubitak reda veličine amortizacije. Otuda su se zakonomjerno proizvodili gubici u visini amortizacije koji su se pokrivali na teret kapitala. Da je Federacija smogla snage da izvršava svoju zakonsku obavezu koju je preuzela kao evropsku normu, ŽFBiH bi poslovale pozitivno.

Izet Mehinagić, pomoćnik ministra prometa i komunikacija u Vladi FBiH

Napomene uz informaciju o utrošku sredstava Budžeta Federacije BiH za period I-XII 2008.g. namijenjenih finansiranju sektora željeznica sa prijedlogom zaključaka Vlade Federacije BiH

Radi se o nastavku redovne prakse zakonskog godišnjeg izvještavanja Vlade Federacije BiH o utrošku sredstava Budžeta Federacije "Transfer Željeznicama", situiranih u Budžetu za 2008.godinu u iznosu od 29.000.000,00 KM čija je raspodjela odobrena odlukama od strane Vlade i to: (1)BHŽJK Sarajevo 600.000 KM, (2)Željeznicama Federacije BiH za održavanje željezničke infrastrukture 25,9 miliona KM i (3)sufinansiranje usluga javnog putničkog željezničkog saobraćaja 2,5 miliona KM.

Od ukupno, po Zakonu potrebnih sredstava za finansiranje održavanja željezničke infrastrukture za 2008. godinu utvrđenih Planom Željeznica u iznosu od 114,7 miliona KM, iz Budžeta Federacije je ugovoreno za ove potrebe 25,9 miliona KM, iz sredstava Privremene naknade za korištenje željezničke infrastrukture od strane željezničkog operatora iznos od 8,5 miliona KM, dok je ostalo nepokriveno 80.355.494,75 KM.

Za obavljanje usluga željezničkog putničkog i kombinovanog saobraćaja ugovoreno je za ove potrebe 50% ili 5 miliona KM i to iz transfera Budžeta Federacije BiH 2,5, a iz naknade za infrastrukturu 2,5 miliona KM.

Vlada Federacije BiH je Odlukom u 2008. godini direkciji BHŽJK odobrila 600 hiljada KM.

Održavanje željezničke infrastrukture i utrošak sredstava Budžeta Federacije BiH

Održavanje željezničke infrastrukture Federacije BiH bitan je dio poslovanja Željeznica Federacije BiH koji joj je povjeren Zakonom, u skladu sa evropskom praksom, uključivši organizaciju, sigurnost i kontrolu saobraćaja, u kojoj je u periodu I-XII 2008. godini radilo 2.357 zaposlenih. Održavanje željezničke infrastrukture FBiH ugovoreno je između Federalnog ministarstva prometa i komunikacija i Željeznica FBiH. Stepenn izvršenja ovih poslova je 80%, što je više za 11,6% u odnosu na prethodnu godinu.

Federalno ministarstvo prometa i komunikacija je tokom 2008. godine vršilo nadzor nad provođenjem ugovora o održavanju željezničke infrastrukture i trošenju budžetskih sredstava Federacije BiH. Zaključno sa 31.12. 2008. godine, izvršen je transfer sredstava za ove namjene u iznosu od 19.833.833,03 KM i ostala je obaveza plaćanja u iznosu od 6.066.666,97 KM. Kada se ovo uzme u

obzir, može se konstatovati da je Plan izvršen u najvećoj mjeri, uz ostvarivanje saobraćajne funkcije, urednosti i bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Ministarstvo je kod Željeznica FBiH izvršilo periodičnu kontrolu utroška sredstava namijenjenih održavanju željezničke infrastrukture i upravo vrši kontrolu nad provođenjem ugovora za cijelu 2008. godinu. Kontrolom situacija i uvidom u prateću dokumentacionu osnovu, utvrđeno je da iste odgovaraju odredbama Ugovora.

Sredstva Budžeta Federacije BiH za 2008. godinu koja su alocirana za finansiranje održavanja željezničke infrastrukture FBiH namjenski su utrošena. Sredstva iz transfera Budžeta FBiH za ove namjene utrošena su na Zakonom predviđeni način, ali je njihov ograničeni obim uticao na mogućnost izvršenja Plana.

Sufinansiranje putničkog željezničkog saobraćaja Federacije BiH i utrošak sredstava Budžeta FBiH

Željeznički putnički saobraćaj u Federaciji BiH sufinansiran je na linijama za koje je, u skladu sa Zakonom, Vlada Federacije utvrdila javni interes. Ovaj saobraćaj se odvijao u obimu i kvalitetu koji je ugovoren, što je utvrđeno i kontrolom u Izvještaju o kontroli urednosti željezničkog putničkog saobraćaja, kao i praćenjem dnevnih operativnih izvještaja koje Željeznice u elektronskoj formi dostavljaju Ministarstvu.

Od ukupno odobrenih sredstva u iznosu od 2.500.000,00 KM iz Budžeta Federacije je, zaključno sa 31.12.2008, doznačeno za ove namjene 1.874.999,97 KM, što je utrošeno u skladu sa zaključenim Ugovorom o sufinansiranju usluga javnog putničkog željezničkog saobraćaja u 2008. godini.

Finansiranje rada BHŽJK u Sarajevu u periodu I-XII 2008. godine i utrošak sredstava Budžeta Federacije BiH

Rad BHŽJK Sarajevo zasnivao se na realizaciji Plana poslovanja koji je proistekao iz Sporazuma entiteta o njenom osnivanju i posebno je bio značajan u oblasti pripreme i realizacije kapitalnih projekata iz oblasti željezničke infrastrukture. Finansiranje BHŽJK Sarajevo za period I-XII 2008. godine izvršeno je u iznosu od 500 hiljada KM od utvrđenih 600.000 ili u postotcima 83,33%.

Ministarstvo predlaže da Vlada Federacije BiH prihvati Informaciju o utrošku sredstava Budžeta Federacije za I-XII mjeseci 2008. godine situiranih na poziciji „subvencija javnim preduzećima“, gdje je u „transferu za željeznice“ odobreno 29 miliona KM, od čega je doznačen iznos od 22.208.833 KM ili u postotcima 76,58% koja su namjenski utrošena za finansiranje održavanja željezničke infrastrukture Federacije BiH, sufinansiranje javnog putničkog servisa i kombinovanog saobraćaja i finansiranje rada BHŽJK Sarajevo.

Za neisplaćena sredstva u iznosu od 6.791.167,00 KM sačinit će se informacija po realizaciji tih transfera.



Ugovori o prijevozu roba za
2009.godinu

**Zbog
ekonomske krize,
u prva tri mjeseca,
promet tereta
opao za 25 posto**

Željeznice Federacije BiH prevezle su u 2008. godini 8.348.189 tona robe. Plan za 2008. godinu iznosio je 7.463.000 tona. Prema tome, ukupan prijevoz u odnosu na plan prebačen je za 12 posto. Plan prijevoza za 2009. godinu iznosi 8. 200.000 tona. Položaj željeznice na transportnom tržištu, ne samo u našoj već i u drugim zemljama (naročito u zemljama u okruženju u Hrvatskoj, Sloveniji i Srbiji sve je nepovoljniji, pogotovo iz razloga konkurencije drumskog saobraćaja koji postiže sve veću ekspanziju na transportnom tržištu na uštrb željeznice. Također, zbog pojave globalne ekonomske krize velika većina korisnika željezničkog saobraćaja će smanjiti obim svoje proizvodnje što će direktno za posljedicu imati negativni efekat, koji će se ispoljavati u smanjenom obimu prijevoza željeznicom. S obzirom na gore navedeno plan prijevoza za 2009. godinu ostao je približno na nivou ostvarenog prijevoza u 2008. godini (8.200.000 tona).

Imajući u vidu oštru konkurenciju na međunarodnom transportnom tržištu i navedenu globalnu ekonomsku krizu, ŽFBH su sa najvećim brojem svojih komitenata zaključile ugovore za 2009. godinu na bazi cijena prijevoza iz 2008. godine.

Za sve date snižene cijene prijevoza postoji saglasnost od strane ŽRS Doboj kao učesnika u prijevozu.

Sa špediterskim organizacijama su zaključeni ugovori o plaćanju troškova prijevoza roba putem centralnog obračuna, a cijene prijevoza roba se regulišu putem Aneksa.

Od špediterskih organizacija iz Hrvatske najznačajniji komitenti za ŽFBH su: AGIT Zagreb, CKTZ Zagreb, RAABERSPED Zagreb, DUBROŠPED Dubrovnik, a od špediterskih organizacija iz Bosne i Hercegovine su: AGIT Sarajevo, FERCARGO Sarajevo, INTERŠPED Sarajevo, GRANŠPED Gračanica i SGB Banja Luka. Nabrojane špediterske organizacije preko pruga ŽFBH izvrše prijevoz oko 1.000.000 tona robe.

U lučkom tranzitu preko Luke Ploče dosadašnji glavni korisnici će i ubuduće zadržati tu ulogu, a to su prije svega ARCELOR MITTAL Zenica sa 1.500.000 tona robe, GIKIL Lukavac sa 1.300.000 tona te ALUMINIJSKI KOMBINAT Mostar sa 350.000 tona robe.

Firme sa kojima su zaključeni ugovori kao i firme sa kojima se vode pregovori o zaključenju:

Elektroprivreda Sarajevo	3.505.000 tona
Hold Ina Sarajevo	85.000 tona
Rudnik mrkog uglja Banovići	135.000 tona
Tvornica cementa Kakanj	80.000 tona
Tvornica vapna Kreševo	270.000 tona
Aluminij Mostar	350.000 tona
Gikil Lukavac	1.300.000 tona
Arcelor Mittal Zenica	1.500.000 tona
Klas Sarajevo	50.000 tona
Birač Zvornik	170.000 tona
C.I.B.O.S. Ilijaš	30.000 tona
Rudnici gipsa Donji Vakuf	30.000 tona
Rudnici boksita Posušje	50.000 tona
Rudnici boksita Široki Brijeg	20.000 tona
Rudnici boksita Čitluk	20.000 tona
Star Šped Gacko	15.000 tona

Napomena: Sa navedenim rudnicima boksita još nisu zaključeni ugovori o prijevozu rude boksita za 2009. Godinu iz razloga neizmirenih obavezama prema ŽFBH iz prethodnih ugovora.

Niskopodni elektromotorni voz



U junu testiranje u Rajlovcu

Niskopodni elektromotorni voz koji se radi u hrvatskoj firmi „Končar električna vozila“ u saradnji sa stručnjacima iz Željeznica FBiH, trebao bi stići na naše pruge u junu ove godine. To je četverodijelni voz, sa 176 sjedećih i 229 stajaća mjesta. Maksimalna brzina koju može razviti je 160 km/h.

-Nakon što voz stigne na našu prugu, tri mjeseca će se vršiti eksploataciona ispitivanja u Rajlovcu, nakon čega će, ukoliko se pokaže da voz zadovoljava sve parametre, uslijediti i certificiranje. Voz je namijenjen za regionalni saobraćaj i najvjerovatnije će se koristiti na relaciji Sarajevo-Ploče, kaže Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora u ŽFBH.

Ovaj projekat je vrijedan 5,3 miliona eura i finasiran je iz Hrvatske banke za obnovu i razvoj. U njemu su participirale i neke bh. firme poput Šinske industrije BiH sa svojim proizvodima, TOK- Kalesija, Bratstvo-Travnik.

Direktor Salketić ističe da su u izradi ovog voza, kontroli, montaži i načinu odabira tehničkih rješenja učestvovali i naši stručnjaci. Svakog mjeseca 10 inženjera ŽFBH odlazilo je u proizvodne pogone „Končara“ gdje su pomagali u izradi voza i obučavali se.

Željeznice FBiH i grad Mostar ugostili prestavnike evropskih željeznica

Međunarodna WMPS konferencija



Detalj sa konferencije

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine još jednom su iskazale svoje gostoprimstvo i dobru suorganizaciju velikih događaja u cilju promocije željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini. U organizaciji Komiteta za teretni saobraćaj OSŽD i Evropskog željezničkog foruma (FTE), od 09. do 13. februara 2009. godine u Mostaru je održana Međunarodna WMPS konferencija na kojoj je uzelo učešće 27 željezničkih uprava iz 17 evropskih zemalja.

Dobrodošlicu i uspješan rad učesnicima je ispred Željeznica FBiH poželio mr. Smajo Salketić, direktor Željezničkog operatora, a Konferenciju su otvorili Pavel Vopalka, generalni sekretar FTE i Ri Sun Gun predstavnik Komiteta OSŽD.



Učesnici su posjetili kulturno-
historijske ljepote Hercegovine:

Na ovoj konferenciji, koja se održava svake godine, planirani su i dogovoreni tehnički elementi za usaglašavanje međunarodnog reda vožnje u teretnom saobraćaju za 2009/2010.godinu. Kroz bilateralne sastanke vođene su rasprave i o ostalim otvorenim pitanjima i svakodnevnim problemima koji se javljaju pri odvijanju saobraćaja između željeznica.

Posjetom Mostaru, Žitomislićima, Počitelju i Međugorju učesnici su uživali u razgledanju kulturno-historijskih spomenika, vjerskih sadržaja i prirodnih ljepota Hercegovine.

Prilikom svečanog potpisivanja protokola učesnicima se obratio Narcis Džumhur, predsjednik Uprave ŽFBH, zahvalio se na ukazanom povjerenju i uputio čestitke na uspješno završenoj konferenciji. Domaćin slijedeće WMPS konferencije koja će se održati 2010. godine su Slovenske željeznice.

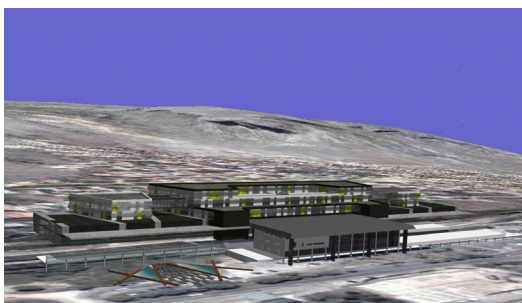
Idejna rješenja za rekonstrukciju željezničkih stanica u Sarajevu, Mostaru i Zenici



Kompleks Željezničke stanice Zenica sa hotelom i trgovinskim centrima



Fotomontaža interpolacije novog objekta Željezničke stanice Sarajevo



Uklapanje novog objekta Željezničke stanice u Mostaru u lokaciju

Realizacija čeka bolja vremena

Na redovnoj godišnjoj konferenciji Željeznica FBiH, kojoj je prisustvovao i premijer federalne Vlade dr. Nedžad Branković, tri mlade arhitektice prezentirale su idejna rješenja za rekonstrukciju i dogradnju naših željezničkih stanica u Sarajevu, Mostaru i Zenici.

Cand. arh. Ezana Basara prezentirala je prisutnima prijedlog za obnovu Željezničke stanice u Mostaru, cand.arh. Jasna Gabela prezentirala je svoje viđenje dograđene i rekonstruirane Željezničke stanice u Sarajevu, dok je interesovanje Maje Babić bila Željeznička stanica u Zenici.

Sva idejna rješenja sadrže u sebi i dodatne administrativne, hotelijerske i trgovinske sadržaje. Iako su naišla na vrlo pozitivan prijem, morat će sačekati bolja vremena. Konsultanti mladih arhitektica bili su Zlatan Ahmetović d.i.a., Vlado Lasić d.i.a. i prof. dr. Emir Fejzić.

Zlatan Ahmetović, koordinator poslova tehničke supervizije u Projektu „Talgo- lokalni radovi“

Visoki standardi za održavanje “Talgo” vozova



Prve garniture “posljednje generacije” Talgo vozova trebale bi stići na naše pruge krajem sljedeće godine. Njihovo održavanje će se obezbijediti kroz realizaciju Projekta “Talgo-lokalni troškovi”, što znači da će se stvoriti kvalitetni uslovi za njihovu svakodnevnu pripremu, njihovo održavanje i opravke u skladu sa visokim standardima.

Kao lokacija za provedbu i realizaciju Projekta “Talgo – lokalni troškovi” određena je Centralna radionica u Rajlovcu, gdje je potrebno obezbijediti pomenute uslove, a za koordinatora poslova tehničke supervizije određen je dipl. inženjer arhitekture Zlatan Ahmetović, pomoćnik izvršnog direktora za investicije i razvoj ŽFBH.



Cjelokupan projekat je visokosofisticiran i u ovom trenutku jedinstven u ovom dijelu Evrope, kaže dipl.ing. arhitekture

Zlatan Ahmetović

Prema njegovim riječima, uslovi koje treba obezbijediti trebalo bi da se sastoje iz sljedećih pojedinačnih dijelova:

- objekat Struga, u kojem će se vršiti obrada osovinskih slogova i točkova (ovdje je važno napomenuti da će se pomenuti objekat sa instaliranim strugom koristiti i za obradu osovinskih slogova i točkova na svim mobilnim kapacitetima, koje u ovom trenutku u svom sastavu posjeduju Željeznice FBiH);
- kolosijek za objekat Struga, kao i Ostavni kolosijek;
- objekat za smještaj uređaja EVA, namijenjen za kontrolu paralelnosti, izhabanosti i ispravnosti točkova, kao i Objekat za promjenu točkova, te oprema i instalacije za snabdijevanje Talgo vozniha garnitura vodom, komprimiranim zrakom, te njihovo elektronapajanje i predgrijavanje. Sve navedeno smješteno je unutar, te ispred i iza objekata Radionice za opravku elektromotornih vozova;
- rekonstrukcija i opremanje Radionice za opravku vagona.

Ovdje je bitno napomenuti, dodaje direktor Ahmetović, da će se određeni, istina, po obimu manji kapaciteti, također vezani za pripremu Talgo vozniha garniture, obezbijediti i na lokalitetu TPK Sušica u Velešićima i to:

- snabdijevanje Talgo vozniha garnitura vodom, njihovo elektronapajanje i predgrijavanje;
- vakum čišćenje i pranje sanitarnih čvorova putem stacionarnog uređaja.

Šta je, dosad, konkretno urađeno na obezbjeđenju uslova pred dolazak "Talga" vozova?

-Obim poslova koji je do sada realizovan kreće se, otprilike, u omjeru između 50% i 60% od ukupno predviđenih i potrebnih, a na što je u znatnoj mjeri negativno uticala i neuobičajeno duga zima.

Za očekivati je da, ukoliko i finansiranje bude uredno, kompletan Projekat bude realizovan do kraja maja, odnosno, početka juna 2009. godine.

U ovom trenutku, na lokalitetu CR Rajlovac, u završnoj fazi su radovi na izgradnji:

- kolosijeka za objekat Struga, kao i Ostavnog kolosijeka;
- objekat Struga;
- objekat EVA;
- instaliranje projektovane infrastrukture, odnosno instalacija za snabdijevanje komprimiranim zrakom Talgo vozniha garnitura unutar i uz Radionicu za opravku elektromotornih vozova;

- znatan dio radova na i unutar objekta Radionice za opravku vagona;
- pripremni dio radova na lokalitetu TPK Sušica u Velešićima;

Koje su osnovne karakteristike Projekta “Talگو – lokalni troškovi”

-Ono što je bitno napomenuti, kada je u pitanju realizacija Projekta “Talگو – lokalni troškovi” jeste da je cjelokupan projekat visokosofisticiran i u ovom trenutku jedinstven u ovom dijelu Evrope. Ovo podrazumijeva da će sva novoinstalirana i visokosofisticirana ugrađena oprema biti elektronski uvezana i računarski sa jednog mjesta praćena, odnosno, bit će kontrolisan njen svakodnevni rad.



Objekat za smještaj struga u Rajlovcu

Šta je urađeno u okviru sanacije objekta Radionice za opravku vagona?

- U okviru predviđenih radova na rekonstrukciji i obnovi Radionice za opravku vagona, do danas su izvedeni sljedeći radovi:
- u potpunosti je demontirana i izmještena stara oprema, instalacije, kao i sve ono što se ne uklapa u novoprojektovano stanje, iz svih dijelova i prostora Radionice;
- završeni su radovi na zamjeni krovne pokrivke sa pripadajućim limarskim radovima;
- završeni su radovi na zamjeni vanjske bravarije, novom PVC stolarijom;

- završeni su radovi na čišćenju, antikoroziivnoj i protivpožarnoj zaštiti čelične konstrukcije i svih njenih pripadajućih čeličnih elemenata, koji se zadržavaju;
- završeni su radovi na glavnim vodovima elektroinstalacija;
- u završnoj su fazi osnovni građevinski radovi u dijelu u kojem će biti smještene prateće radionice, sanitarni čvorovi, garderobe sa pripadajućim sanitarnim čvorovima i prostorima za pranje radnika, kao i kancelarije za rukovodno osoblje.

Šta je po Vama još bitno, kada su u pitanju krajnji efekti projekta “Talگو-lokani troškovi”?

-Ono što je ovdje veoma važno napomenuti jeste to da se u okviru predviđenih radova, kao i nabavke, instaliranju nove moderne i visokosofisticirane opreme namijenjene za pripremu, održavanje i opravku “Talگو” vozniہ garnitura, vodilo računa da će se novoinstalirana oprema praktično u najvećem svom dijelu moći koristiti i za pripremu, opravku i održavanje praktično svih mobilnih kapaciteta koje u ovom trenutku posjeduju Željeznice FBiH.

Za određeni dio opravki i održavanja dijelova opreme postojećih mobilnih kapaciteta, u ovom trenutku Željeznice FBiH izdvajaju značajna finansijska sredstva, externim specijalizovanim firmama, kako u Bosni i Hercegovini tako i vani, u Hrvatskoj i Srbiji. Potpunom realizacijom Projekta “Talگو – lokalni troškovi”, također će se stvoriti uslovi, ali ovaj put za pružanje usluga na održavanju mobilnih kapaciteta drugim željezničkim kompanijama u regionu, od strane uposlenika Željeznica FBiH.



Radionica za opravku putničkih vagona

Zavod za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju - Sarajevo



Sve na jednom mjestu i sve za pacijenta

Kažu da se još nije desilo da željezničar sa neovjerenom zdravstvenom knjižicom bude vraćen iz Zavoda za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju. Otkako je osnovan prije šezdesetak godina, kroz njega je prošlo na desetine, stotine hiljada pacijenata. Osnivači ove ustanove su željezničari. To je možda razlog što i nakon odrađenog radnog vijeka, penzionisani željezničari i dalje žele da ih liječe baš „njihovi“ doktori i sestre.

-Ljudi su se navikli i stekli povjerenje u naše osoblje. Od ljekarskog pregleda za zapošljavanje, preko sistematskih i periodičnih pregleda radi otkrivanja i suzbijanja oboljenja, liječenja, te obrađivanja pacijenta za penziju, ljudi su dolazili kod nas i sad je teško mijenjati njihove navike. Kod nas se liječe svi uposlenici u saobraćaju, znači i radnici BH Pošte, BH Telecoma, Post banke, RTV BiH, Centrotransa, Grasa, IPSE..., ali za željezničare baš mogu reći da su posebni pacijenti. Prije svega, to su ljudi od reda. Odgovorni su, disciplinirani i uredni. Nema kod njih ni zanovijetanja, ni kašnjenja- kaže prim.dr. Mirsad Mulaomerović, direktor Zavoda.

Ova ustanova organizovana je i funkcioniše po principu - sve na jednom mjestu i sve za pacijenta. U njoj su organizovane: služba opšte medicine, stomatološka služba, hematološko-biohemijski laboratorij, higijensko-epidemiološka služba, specijalističke službe i služba medicine rada. Konsultativno specijalistička služba pruža usluge u internističkom kabinetu, ORL kabinetu, očnomkabinetu, neuropsihijatrijskom kabinetu, kabinetu za plućne bolesti, RTG kabinetu, psihološkom kabinetu, kabinetu za rehabilitaciju i kabinetu za ultra zvuk.



Dr. Senida Zvrko i sestra Samira Hatić

Komisija za bolovanje

U Zavodu za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju- Sarajevo smještena je i prvostepena komisija za produžavanje bolovanja.

-Zadovoljni smo opremom kojom raspolažemo, ali uvijek, naravno, može i bolje. Našu opremu smo obnovili poslije rata iz vlastitih sredstava i pomoću donacija firmi čiji se zaposlenici liječe u Zavodu. Na isti takav način i pomoću osnivača obnovili smo i zgradu. Ovaj Zavod traje upravo zahvaljujući našem osnivaču, ŽFBH, Upravi, a prije svega željezničarima, pacijentima koji su zadovoljni našim zdravstvenim uslugama.

Želim istaći zahvalnost ljudima u Ministarstvu zdravstva KS koji su imali razumijevanja za nas i naš rad čitav ovaj poslijeratni period, razumijevanju i nastojanjima ministra Cuplova da se naš status definitivno riješi na dobrobit svih, prvenstveno pacijenata i u interesu zdravstva KS. Ne smijemo zaboraviti na razumijevanje Upravnog odbora i direktora Zavoda zdravstvenog osiguranja KS, gospodina Đape- ističe direktor Mulaomerović. Zahvaljujući navedenim činjenicama, ovaj Zavod djeluje još u Tuzli, Bihaću i Zenici. Postoji velika potreba za njegovim djelovanjem u Mostaru, ali iz materijalnih razloga to još uvijek nije moguće realizirati. Pored vlastite zgrade u sarajevskom naselju Pafalići, ovaj Zavod ima svoje ambulante u Grasu i RTVBiH za njihove uposlenike. U Zavodu u Sarajevu je ukupno 85 zaposlenika, od kojih je 17 doktora medicine, od toga 13 specijalista, zatim 32 zdravstvena tehničara, te drugi kadar neophodan za uspješan rad. U prilog uspješnoj poslovnoj politici ovog Zavoda ide i činjenica da niti jednu poslovnu godinu ova ustanova nije poslovala sa gubitkom.



**Direktor prim.dr. Mirsad Mulaomerović
i prim.dr. Olga Obradović**

Druga smjena?

Zbog pooštrene kontrole dolazaka i odlazaka uposlenika sa posla, u Zavod za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju stigao je prijedlog za uvođenjem druge smjene, da se željezničarima ne bi odbijalo od plate svaki put kad u radno vrijeme moraju posjetiti doktora. Direktor Mulaomerović kaže da zbog nedostatka sredstava za sada nije moguće izići tom zahtjevu u susret, ali da će u dogovoru sa Upravom ŽFBH naći neko rješenje. Direktor Mulaomerović je istakao da srijedom Zavod radi do 17,30 i da se u to vrijeme može obaviti pregled.

Izvršno osoblje Željeznice FBiH, mašinovođe i otpravnici vozova, obavezni su jednog godišnje obaviti sistematski pregled da bi se ocijenila njihova radna sposobnost. Bez tog pregleda, ne mogu dobiti certifikat koji im je neophodan za obavljanje posla. Prim. Dr. Olga Obradović, pomoćnica direktora za

zdravstvena pitanja kaže da zbog nedostataka u našem obrazovnom sistemu dolazi do vrlo teških situacija.

-Učenici koji žele pohađati Željeznički školski centar trebali bi obavezno, prije upisa, doći na ljekarski pregled. Dešava se, nažalost, da roditelji školuju svoje dijete za mašinovođu ili otpravnika vozova i kad dijete završi školu i treba da se zaposli, ustanovi se na ljekarskom pregledu da ne vidi dobro. To su teške stvari koje bi se u startu morale izbjeći. Ne možete nekoga školovati za mašinovođu ili pilota ako ne vidi dobro. Ali, to se mora ustanoviti na početku školovanja, a ne kada mlad čovjek treba da se zaposli- naglašava doktorica Obradović.

I tako, iz decenije u deceniju, kroz Zavod prolaze željezničari. Sve do penzije, ali i poslije.



Izvršno osoblje obavezno je jednom godišnje obaviti ljekarski pregled

OLIMPIK TURS



Dragan Lazović, direktor

Interes uposlenih na prvom mjestu

Povodom nastupajuće turističke sezone, razgovarali smo sa direktorom „Olimpik tursa d.o.o.“ Sarajevo Draganom Lazovićem, o aktuelnim pitanjima rada Društva.

Molim Vas, da kažete koliko upošljavate radnika i kako Društvo funkcioniše?

„Olimpik turs d.o.o.“ Sarajevo, (u daljem tekstu „Društvo“) nastalo je 01.06.1998. godine pripajanjem preduzeća TP Željeznički konzumi i Željezničkog ugostiteljskog preduzeća Sarajevo „Olimpik turs-u“ Sarajevo. Društvo je registrovano u skladu sa Zakonom o privrednim društvima („Sl.novine FBiH“, broj 23/99). Djelatnost Društva određena je Odlukom o standardnoj klasifikaciji djelatnosti u FBiH, kojom je obuhvaćen veliki broj djelatnosti, odnosno, poslova kojima se Društvo može baviti po potrebi. Osnivač i 100% vlasnik Društva je JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo. Trenutno imamo 55 uposlenih.

Koji su ciljevi i vizija Društva ?

-Društvo je osnovano da pruža komplementarne usluge i to: ugostiteljske usluge (društveni standard i komercijalno ugostiteljstvo), usluge trgovine i veletrgovine, usluge turizma i druge usluge po potrebi, a u skladu sa Odlukom o standardnoj klasifikaciji djelatnosti u FBiH.

ŽFBH, Osnivač Društva, nalazi se u velikoj investicionoj aktivnosti. Rekonstrukcija pruge, nabavka najmodernijih putničkih brzih vozova, uređenje staničnih zgrada, stvara uslove za pružanje novih i kvalitetnijih usluga i sadržaja Društva. Kako odgovoriti nadolazećim obavezama?

-Da bi Društvo odgovorilo nadolazećim obavezama po preporuci i viziji menadžmenta Osnivača, urađena je nova organizacija Društva sa sistematizacijom radnih mjesta, odnosno, vizija Društva.

Strateški cilj je željeno buduće stanje koje Društvo želi da dostigne. Strateške ciljeve definiše menadžment Osnivača.

U tom smislu imamo strateške ciljeve: neophodnost razvijanja sve tri djelatnosti Društva, na način i brzinom koju odredi Osnivač, definisanje ekonomskih odnosa između djelatnosti, u ugostiteljstvu pored društvenog standarda neophodno je planirati razvijanje i značajno unapređenje staničnog i voznog ugostiteljstva (KSR), obezbijediti ljudske, materijalne i finansijske resurse za izvršavanje naprijed navedenih poslova, otvoriti savremeno opremljene trgovine u većim željezničkim stanicama koje će opsluživati putujući svijet kao i radnike osnivače, poseban akcenat se stavlja na razvoj turističke djelatnosti, što se vidi u predloženoj organizaciji, gdje se predviđa otvaranje turističkih poslovnica u većim željezničkim centrima. Za ovo je neophodno obezbijediti poslovne prostore sa opremom i odgovarajući kvalifikovani kadar. Neophodno je obezbijediti povezivanje u jedinstveni info sistem svih poslovnica u okviru Društva kao i planirati saradnju sa drugim turističkim agencijama i asocijacijama, te ostvarivanje dobiti.

Dakle, svi naprijed navedeni strateški ciljevi imaju osnovni cilj da „Olimpik turs d.o.o.“ Sarajevo postane prepoznatljivo i respektabilno Društvo u pružanju ugostiteljskih, trgovačkih i turističkih usluga. Ostvarivanje strateških ciljeva zavisi od napora svih zaposlenih a najviše od podrške Osnivača ovom konceptu razvoja Društva. Strateške ciljeve treba ugraditi u planove poslovanja Društva u mjeri koja se može objektivno realizirati u periodu do 2010. godine.

Za kraj, imate li konkretnu poruku željezničarima?

-Svim uposlenim na ŽFBH želimo da što više koriste pogodnosti naših usluga. U tom smislu dajemo izuzetno povoljnu ponudu za ovogodišnje ljetovanje.

MOTEL "ORION", GRADAC

BROJ APARTMANA	2	3	4	5	6	7	8	9	10	STAN
BROJ LEŽAJA	4	2	3	3	4	3	3	3	3	4

- VEĆINA APARTMANA IMA TERASU SA POGLEDOM NA MORE, A SVAKI APARTMAN IMA POSEBAN WC-KUPATILO, TV-SAT. PROGRAM, PRIRUČNU KUHINJU, FRIŽIDER I POTREBNO SUĐE ZA GOSTE.

TERMINI	13.06. – 27.06.	27.06. – 29.08.	29.08. – 13.09.
<u>POLUPANSION:</u> NOĆENJE – DORUČAK VEČERA - BOR. TAKSA	42,00	49,00	42,00

CIJENE SU U KM

- BORAVAK (SMJENE) 7 (SEDAM) I VIŠE DANA
- DJECA DO 3 GOD. AKO NE KORISTE KREKET I HRANU – GRATIS
- DJECA OD 3 – 12 GOD. AKO KORISTE LEŽAJ SA ODRASLOM OSOBOM ILI 2 DJECE NA ZAJEDNIČKOM KREKETU IMAJU POPUST 50%
- REZERVACIJE PO APARTMANU **100,00 KM**. REZERVACIJA SE URAČUNAVA U IZNOS RAČUNA, A U SLUČAJU OTKAZIVANJA ISTA SE NE VRAĆA
- ZA UPOSLENIKE ŽELJEZNICA F BiH OMOGUĆENO PLAĆANJE U VIŠE RATA, A KRAJNI ROK ISPLATE CIJELOG IZNOSA JE 01.10.2009.g.
- NA MENIJU SU BOSANSKA JELA.

DODATNE USLUGE

- DOPLATA ZA KORIŠTENJE KLIMA UREĐAJA **8,00 KM** PO DANU
- OBEZBIJEĐEN PARKING – GRATIS.

REZERVACIJE U POSLOVNICI "OLIMPIK TURS" STARI GRAD BAŠČARŠIJA – TRGOVKE, 43 TEL. 033/232-057 ILI DIREKCIJA "OLIMPIK TURS" ŽELJ. STANICA SARAJEVO, PUT ŽIVOTA, 2 TEL/FAX. 033/650-057 ILI ŽAT 21-45.

Ukoliko se usvoji ovaj koncept organizacije Društva i strateški ciljevi bit će neophodno napraviti ekonomske analize i procjene ekonomske opravdanosti ovakvog koncepta razvoja Društva.

Dipl.ing.Hamdija Šaljić



Udžbenici dočekani sa oduševljenjem:

Hamdija Šaljić

**Pisanju
iz naše
stručne oblasti
mora se
dati
poseban
značaj**

Knjiga „Upotreba vučenih vozila“ koju je diplomirani inženjer saobraćaja Hamdija Šaljić objavio 2005. godine, prva je knjiga u BiH koja je napisana iz te oblasti. S obzirom na to da se i danas koriste preuzeti propisi i standardi bivše **ZJŽ** i da osim Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, objavljenom u Službenom listu 33/95, ništa više nije izdato od strane institucija BiH, ova knjiga je dočekana sa oduševljenjem, kako od strane recenzenata, kolega, institucija, tako i velikog broja željezničara, te profesora koji su nosioci nastavnih predmeta u školi. Tri godine poslije, sa kolegom Veliborom Peulićem, Šaljić je objavio i drugu knjigu „Logistika i eksploatacija željezničkih teretnih vučnih vozila“ što je i povod za intervju.

-Knjiga „Logistika i eksploatacija željezničkih teretnih vučnih vozila“ predstavlja rezultat višegodišnjeg neposrednog praktičnog i teoretskog rada u željezničkom saobraćaju, kao i dugogodišnjeg rada sa učenicima i studentima. Motiv za rad na objedinjavanju vrlo kompleksne materije jeste nedostatak stručne literature iz ove oblasti na prostorima Bosne i Hercegovine pa i šire.

Sinteza logističkih principa savremenog logističkog poslovanja i eksploatacija željezničkih teretnih vučnih vozila ima za cilj da privredni subjekti, kao i neposredni izvršioc pružanja logističkih usluga usvoje pravila i principe Logistike kao mlade nauke, a sa druge strane, da sagledaju mogućnosti željezničkih mobilnih kapaciteta. Međusobne veze i informacioni tokovi danas podliježu principima intenzivne koordinacije i integracije svih sistema i procesa preko kojih se prostorno, vremenski i kvalitativno transformišu robni tokovi i procesi reprodukcije, kaže dipl.ing. Šaljić zamjenik generalnog direktora BHŽJK.

Šta sve obuhvata knjiga i kome je namijenjena?

-Aktuelnost obrađene problematike omogućuje menadžerima i stručnjacima raznih profila da ovu knjigu koriste kao priručnik u organizaciji transporta, distribucije dobara, međunarodnoj špediciji, posebno će koristiti onima koji su već uključeni u željeznički tehnološki proces pružanja transportne usluge.

Cilj knjige je da edukacijom doprinese stvaranju novog profila stručnjaka logistike-osposobljenog da projektuje i upravlja logističkim sistemima i procesima u transportu kako bi svog nalogodavca ili korisnika oslobodio cjelokupne brige oko otpreme i dopreme stvari i svih poslova u vezi s tim.

Konkretno, knjiga obuhvata cjelovito posmatranje tokova na putu od izvora sirovina do krajnjeg potrošača finalnih proizvoda. Nosilac integrativne funkcije u fizičkom smislu je logistička jedinica koja prolazi kroz sisteme bez ili sa neznatnim izmjenama.

Kroz knjigu je naglašen značaj logistike, logističke koncepcije projektovanja sistema, logističkih centara, city logistike, kooperacija itd., te parka vučenih vozila /sa karakteristikama/ u zadovoljenju potreba za prijevozom stvari, koji prema društvenim mjerilima pripadaju željeznici, kao prevozniku, te slikovno prikazana sveobuhvatnost ovog sistema. U poglavlju o vođenju evidencija, ukazano je na značaj tačnosti kod unošenja podataka, pri čemu je naglašeno korištenje računarske tehnike. U dijelu koji obrađuje mehanizovanu manipulaciju stvari, pretovarno transportne uređaje i integralni transport, obrađene su i prilagođene metodološke jedinice osnovnim korisnicima knjige.

Na kakav je prijem naišla vaša prethodna knjiga?

-Moja prethodna knjiga „Upotreba vučenih vozila“ obuhvata oblasti iz upotrebe i putničkih i teretnih vučenih vozila. Bila je namijenjena učenicima Željezničke tehničke škole i studentima Saobraćajnog fakulteta. Ista je ocijenjena odlično i našla se čak kao svakodnevna i obavezna literatura u školi i željezničkom tehnološkom procesu pružanja usluge, ne samo u Bosni i Hercegovini već i u Hrvatskoj. To je bila prva knjiga iz oblasti koja je sublimirala sve najaktuelnije propise koji su do tada bili obavezni u oblasti međunarodnog saobraćaja i stoga je označila jednu epohu u eksploataciji kada je postojala uzajamna upotreba vučenih vozila.

Planirate li pisanje novih udžbenika iz oblasti željezničkog saobraćaja?

-Svakako, ali isključivo u ovoj oblasti jer mnoge kolege još nemaju hrabrosti i odvažnosti da uđu u ovu vrlo zahtjevnu oblast i doprinesu, ne samo našem sistemu nego i našoj Bosni i Hercegovini, jer željeznica i željezničko školstvo imaju stogodišnju tradiciju i pisanju iz naše stručne oblasti mora se dati poseban značaj.

Pored svega što sam do sada dao ili učinio u pogledu unapređenja našeg željezničkog saobraćaja, smatram da su ove moje knjige, do sada, ipak vrhunac mog životnog opusa i smatram da sam ostvario ljudsku, profesionalnu i životnu obavezu.

Ima jedan dio životnog opusa kod nas „saobraćajaca“ koji je pun dinamike kroz službovanje, a naročito dio otpravničkog života kada smo učili hodanje po šini, raznim reonima ili dionicama, usklađivanju vremena sastavljanu i otpreme vozova. Želim opisati taj dio života, događaje iz tog perioda kada smo se po prvi put susreli sa stvarnošću i odgovornošću koje nosi radno mjesto otpravnika vozova i mašinovođe, osjećaj ostvarenog prvog ukrštavanja brzih ili poslovnih vozova u mojoj stanici, kada sam stajao mirno kao vojnik ispraćajući ih pogledom. Ili osjećaje koje sam doživio otpremajući ili propuštajući Plavi voz-Titov voz. To želim napisati, to mi je želja.



Radnici MOP-a i Sindikat generalne direkcije ŽFBH pomogao porodicu Kemala Birdže



Sin Senad, kćerke Samira i Samra i supruga Mejda Birdžo

Dodir ljudske dobrote

Jesen 2008. godine nije bila ni lijepa ni topla za porodicu Kemala Birdže. Tog dvadesetšestog dana oktobra došao je kući s posla i – umro. Srce mu, kažu, otkazalo. Da je ranije pobolijevao- nije. Smrt ga je zgrabila iznenada i prekinula sve njegove snove i započete poslove: da othrani i odškoluje troje maloljetne djece i završi kuću u selu u Pazariću, čiju je izgradnju započeo prije tri godine.

Iza njega je ostala i supruga, 42-godišnja Mejda koja nikad nije radila. Slabog zdravlja i slabog sluha, teško da bi se snašla u Kemalovim započetim poslovima oko kuće. Dan prije nego što će umrijeti, Kemal, inače čuvar u Blažuju u Radionici za opravku teške pružne mehanizacije, pričao je svom kolegi Mirsadu Maksumiću, šefu radionice, kako se napatio oko gradnje te kuće, jer jedna je plata, troje djece, kredit za vratom, život skup, a sve traži snagu i vrijeme...

-Taj dan smo se baš lijepo rastali i nisam mogao vjerovati kad su mi javili da je umro. Kako smo pričali o svemu, imao sam osjećaj da nam je nekako ostavio u amanet da osposobimo barem jedan sprat te kuće, da njegova porodica može useliti. Mi u MOP-u (Mehanizirano održavanje pruga i teške pružne mehanizacije) skupili smo između sebe nešto sredstava i u dogovoru sa Kemalovom suprugom

Mejdom odlučili da popatosimo cijeli donji sprat, uradimo kupatilo i popločamo hodnik. Priključili smo struju i prokopali kanalizaciju-kaže Maksumić.



Najstarija Samira i najmlađi Senad



Kemal je bio dobar i vrijedan i čovjek

Ovdje nije kraj priči o solidarnosti željezničara, za svog druga Kemala, za kojeg svi imaju samo riječi hvale o tome kako je bio dobar, pošten i vrijedan čovjek, odgovoran i tačan. Htjeli su još nešto učiniti. Znali su da je Kemal pred izgradnju kuće digao kredit, pa su htjeli skupiti novac da ga vrate i dodatno pomognu porodicu. Preko Sindikata generalne direkcije kojeg vodi Ale Karačić pokrenuli su akciju prikupljanja novca.

-Skupili smo nešto novca, a onda su nas obavijestili da je Kemalov kredit isplaćen, jer je umjesto žiranata imao uplaćenu premiju životnog osiguranja. Svima je laknulo, jer Kemalova penzija neće biti opterećena ratom kredita. Pitali smo porodicu žele li cijeli iznos u novcu ili da opet završimo neke radove u kući. Porodica je izrazila želju za bijelom tehnikom- kaže Mustafa Orman, predstavnik IV podružnice pri Sindikatu generalne direkcije ŽFBH.



Kupatilo i patos na cijelom donjem spratu uradili su željezničari

Tog petka, 27. marta 2009. godine, kad se kombi sa bijelom tehnikom zaustavio u avliji porodice Birdžo u selu Beganovi, i željezničari u privatnom i službenom automobilu, pred njih je izašla

kompletna Kemalova porodica. Supruga Mejda, sićušna ženica nosila je u naručju dvogodišnjeg Kemalovog sina Senada. Pored njih 15-godišnja Samira i 7-godišnja Samra. Svi se smiješe, a u očima im suze.

-Ovoliku dobrotu nismo očekivali. Sve je ovo previše, veli Mejda dok radnici i željezničari unose u kuću već mašinu, električni šporet, šporet na čvrsto gorivo, frižider i televizor.

Kemalov kolega Hasan Zilkić darovao je porodici dio svog kućnog namještaja, koji će im dobro doći. Novac koji je pretekao od kupovine bijele tehnike dat je Mejdi, jer ona kao majka i domaćica zna šta je najpotrebnije djeci i kućanstvu.

Pitali smo Mejdu kad će useliti u novu kuću, jer je godinama sa suprugom i djecom živjela u trošnoj porodičnoj kući u neposrednoj blizini, u zajednici sa Kemalovim neoženjenim bratom i neudatom sestrom.

-Kad još malo otopli i kad dimnjak proradi-tiho će Mejda.

Sa Bjelašnice koja se nadvila nad osunčanim Beganovima dopire vazduh, svjež i mirisan, kao dodir ljudske dobrote. U vrijeme opšte neimaštine kad svoj na svoga zaboravlja, obični ljudski gest poprima dimenzije nadrealnog. Porodici našeg Kemala Birdže najlakše je bilo skupiti novac, ali veliki je zahmet bio zavrnuti rukave, popatositi donji sprat, napraviti kupatilo i uvezati struju i kanalizaciju. Valjalo je poslije običi prodavnice bijele tehnike, organizovati prevoz, sve to unijeti u kuću... Najlakše je „dati u parama“, ali valja dati sebe, od svog vremena i života.

-Naš je Kemal sve to zaslužio. Cijeli radni vijek je radio na željeznici, skoro 30 godina. Njegova dobrota nas je obavezala-kažu Mirsad i Mustafa, a dvogodišnji Senad veselo maše ručicama i šalje željezničarima poljupce.



Mustafa Orman i Mirsad Maksumić sa porodicom Kemala Birdžo

Iz historije

Putnički i teretni vagoni na uzanim prugama u BiH



Dvoosovinski teretni vagoni bosanskohercegovačkih državnih željeznica.

Na uzanim prugama Bosne i Hercegovine saobraćao je veliki broj putničkih i teretnih vagona, raznih serija izgrađenih u evropskim fabrikama vagona.

Po svojoj namjeni dijelili su se u slijedeće grupe:

- putnički vagoni za prijevoz putnika, a po udobnosti i komforu razvrstani u četiri klase (1, 2, 3, 4);
- službeni vagoni koji su bili službeno mjesto vozovođa, a služili su i za prijevoz ograničenih količina prtljaga i robe,
- poštanski vagoni koji su bili isključivo i namjenski određeni za prijevoz poštanskih pošiljki,
- teretni vagoni za prijevoz svih vrsta tereta i roba različitih namjena i gabarita.

Svi vagoni bili su obilježeni znakom vlasništva, serijom i brojem. Znak vlasništva je bio npr. KuKBH, BHSTB, BHLB, JDŽ, JŽ i dr.

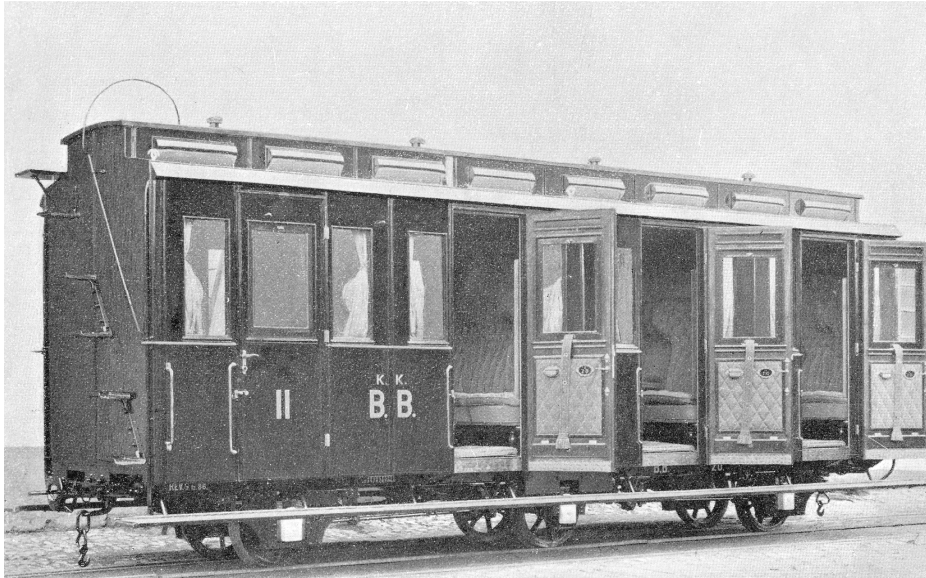
Serije vagona bile su ispisane na bočnim stranicama vagona, a sastojale su se od glavne serije i podserije.

Glavna serija je označavala vrstu i glavne osobine vagona, a podserija je nadopunjavala glavnu seriju.

Putnički vagoni su obilježavani na slijedeći način:

- A – kola I razreda
- B – kola II razreda

- C – kola III razreda
- E – kola IV razreda
- AB – kola I i II razreda
- ABC – kola I, II i III razreda
- BC – kola II i III razreda



Troosovinski putnički vagon I i II razreda carskih i kraljevskih bosanskohercegovačkih željeznica.

Zbog nedostatka putničkih vagona ponekada su se na kraćim relacijama za prijevoz putnika koristila zatvorena teretna kola sa klupama za sjedenje.

Od velikog broja putničkih vagona izdvojit ćemo putnički vagon III razreda oznake CLS koji je popularno nosio ime "Ilidžanac". C označava da je vagon III razreda, L da se koristio na lokalnim prugama, a S da je njegov hodnik po sredini vagona. Vagoni ove serije dugi niz godina saobraćali su na relacijama Sarajevo – Ilidža, Bosanski Brod – Derventa i Usora – Teslić.

Službeni vagoni nosili su oznake serije D i DF, a poštanski vagoni oznaku serije F.

Teretni vagoni nosili su slijedeće serijske oznake:

- G – teretni zatvoreni vagoni
- H – teretni vagoni sa rešetkastim zidovima
- J – popularna "Jota" bio je teretni vagon čije su se stranice mogle skidati
- K – teretni poluotvoreni vagon čije se stranice nisu mogle skidati
- L – teretni otvoreni vagon bez stranica
- M – teretni zatvoreni vagon sa rešetkastim zidovima namijenjen za prijevoz sitne stoke
- N – teretni zatvoreni vagon sa rešetkastim zidovima i kavezima namijenjen za prijevoz živine
- O – teretni vagon bez stranica sastavljen od dva nevezana postolja

P – teretni vagon bez stranica sa spuštanim podom za prijevoz specijalnih tereta

R – cisterne za prijevoz tečnih materija i tečnih derivata

Sve serije vagona imale su i svoje podserije koji su određivale posebne specifičnosti namjene vagona.

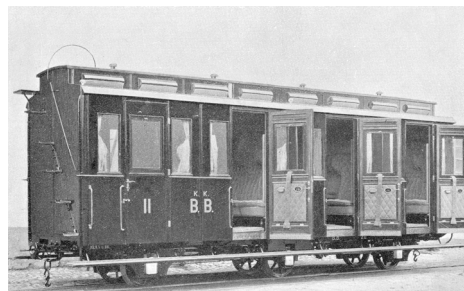
Kao primjer navest ćemo vagon Gel koji je služio za prijevoz lako pokvarljivih roba (meso i dr.), a vagon serijske oznake Hc služio je za prijevoz voća i povrća.

Posebni vagoni koji su se koristili isključivo za potrebe željeznica bili su:

- pomoćna kola za slučajeve vanrednih događaja i udesa na željeznici,
- kola sa parnim kotlom za potrebe predgrijavanja vozova ili drugih namjena.

Pomoćna kola nosila su serijsku oznaku U, a kola sa parnim kotlom serijsku oznaku V.

Tekst i foto arhiv: Adin Fevzija Braco



Na osnovu člana 58. Statuta JP ŽFBH d.o.o. (Službene novine FBiH br.27/06), Uprava Društva je na svojoj XVII redovnoj sjednici 15. marta 2007. godine donijela odluku o davanju saglasnosti za izdavanje internog glasila "ŽFBH Info". Uređivački kolegij: Smajo Salketić, Ninoslav Lučić, Sejo Ramić, Svetlana Mujkanović, Erich Šandor i Azra Ferizović. Glavni i odgovorni urednik Samir Kadrić. Redakcijski odbor: Fikret Mršo, Senka Račić i Mediha Živojević. Dizajn naslovne strane Sabina Nikšić. Adresa: Musala 2, Sarajevo. Tel: ++ 387 33 251 120. Fax: ++ 387 33 652 396, e-mail: info@zfbh.ba