

Od „Spahinog voza“ do „Ludog Sarajlije“

Prvi uzani motorni voz pušten je u saobraćaj 20.07.1938. godine na relaciji Beograd – Sarajevo – Dubrovnik. Na ovoj relaciji motorni vozovi saobraćali su do 21. januara 1939. godine kada su izmješteni na relaciju Sarajevo – Bosanski Brod. Od 15. juna 1939. godine uspostavljen je saobraćaj motornim vozovima na sve tri glavne pruge: Sarajevo – Beograd, Sarajevo – Dubrovnik i Sarajevo – Bosanski Brod



Zbog komfornijeg, udobnijeg i bržeg prevoza za vrijeme stare Jugoslavije uvedeni su u saobraćaj uzani motorni vozovi. Imali su solidan broj mjesta prvog i drugog razreda, bife, a posebna pogodnost je bila ta što su bili čisti, bez dima i gareža.

Putovanje ovim vozovima bilo je značajno kraće, jer nije bilo zadržavanja u stanicama zbog uzimanje vode, uglja i dr. Motorni uzani vozovi građeni su u kooperaciji sa mađarskom firmom Ganz – Budapest koja je isporučila motore, a kolski dio izgrađen je u Tvornici vagona, strojeva i mostova u Slavonskom Brodu.

Prvi uzani motorni voz pušten je u saobraćaj 20.07.1938. godine na relaciji Beograd – Sarajevo – Dubrovnik. Na ovoj relaciji motorni vozovi saobraćali su do 21. januara 1939. godine kada su izmješteni na relaciju Sarajevo – Bosanski Brod. Od 15. juna 1939. godine uspostavljen je saobraćaj motornim vozovima na sve tri glavne pruge: Sarajevo – Beograd, Sarajevo – Dubrovnik i Sarajevo – Bosanski Brod. Izgrađeno je sedam garnitura motornih vozova i one su postepeno uključivane u saobraćaj u vremenu

od 20. jula 1938. godine do 15. juna 1939. godine.

Velike zasluge za uvođenje komfornih motornih vozova na uzanim prugama imao je tadašnji ministar saobraćaja gospodin Mehmed Spaho. Dugo vremena u narodu motorni voz je nosio naziv „Spahin voz“, a zbog većih brzina (40 – 50 km/h) voz se zvao „Ludi Sarajlija“. Dnevni pregledi motornih vozova i manje opravke vršene su u garažama u Beogradu, Dubrovniku i Bosanskom Brodu, a glavna revizija rađena je u Sarajevu.

Iz tih razloga u Sarajevu je napravljena garaža za servisiranje motornih vozova sa svim potrebnim radioničkim kapacitetima. Motorni vozovi nosili su serijsku oznaku 801. U Drugom svjetskom ratu željeznice su pretrpjele velike materijalne štete, a u ratnim dejstvima motorni vozovi su značajno oštećeni. Od postojećih sedam garnitura jedna se nije mogla uopće popraviti, a od preostalih šest, prva je popravljena u Sarajevu 1. maja 1946. godine i odmah je uvedena u saobraćaj. Ta garnitura motornog voza serije 801 dobila je ime „Prvi maj“.

Ostale garniture motornih vozova takođe su popravljene u vrlo

kratkom vremenu i dobile su slijedeća imena: „Sutjeska“, „Kozara“, „29. novembar“, „Kosmaj“ i „Istra“. Početkom pedesetih godina ova imena na motornim vozovima su ugašena i ponovo su vraćene brojčane oznake uz seriju 801. Relaciju od Beograda do Dubrovnika, preko Sarajeva, motorni voz serije 801 prelazio je za 16 sati i 35 minuta, a brzi voz za istu relaciju potrošio je ravno 24 sata. Motorni vozovi serije 801 bili su trodjelni, imali su 23 mjesta u prvom razredu, 66 mjesta u drugom razredu i četiri pomoćna mjesta u hodniku. Težina voza u službi iznosila je 75 tona, dužina voza je bila 46,2 metra, a najveća brzina kojom se kretao bila je 50 km/h. Krajem šezdesetih godina motorni vozovi serije 801 postepeno su isključivani iz saobraćaja, prvenstveno zbog dotrajalosti, a u tvornici lokomotiva u Slavonskom Brodu počela je gradnja motornih uzanih vozova serije 802. To su bili motorni vozovi sa fiatovim motorima, a kolski dio radila je pomenuta fabrika. Motorni vozovi serije 802 saobraćali su na uzanim prugama u Bosni i Hercegovini do 1978. godine, odnosno do ukidanja uzanih pruga.

Ajdin Fevžija Braco



Narcis Džumhur
Senator i
Menadžer 2008

Nastavak saradnje
s Portugalom

Hiljadu novih
teretnih vagona

Produžen ugovor o
najmu lokomotiva
Turskim
željeznicama

InnoTrans Berlin 2008
Uspješno
predstavljanje
ŽFBH

Priče s pruge
Žene su se,
nekad, otimale
za željezničare

Intervju

Svetlana Mujkanović:

Današnja
sistematizacija
radnih mjesta je
neodrživa

Kreditni sporazum FBiH i Republike Portugal



Jačanje ekonomske saradnje dvije zemlje: Ana Paula Vitorino, Francisko Kardoza dos Reis i Narcis Džumhur



Realizacija obostrano važnih projekata

Planirana nabavka 1.000

Procjenjuje se da je 100 miliona eura vrijednost ovog projekta koji bi po povoljnom kreditnom aranžmanu mogle realizovati portugalske firme sa domaćom operativom, a period realizacije bio bi 2010 - 2014. godine

Povodom završetka realizacije Kreditnog sporazuma Federacije BiH i Republike Portugal, Željeznice FBiH organizirale su svečanu ceremoniju u VIP salonu na Željezničkoj stanici u Sarajevu 1. decembra 2008. godine. Sporazum je vrijedan 32 miliona eura i uključuje detalje o isporuci 356 novih i modernizaciji i rekonstrukciji 411 vagona ŽFBH. Ugovor je potisan 2005. godine, a rok otplate 28 godina.

Ugledne zvanice iz Portugala, državni sekretar Ministarstva Portugala za transport, javne radove i komunikacije Ana Paula Vitorino, direktor Željeznica Portugala Francisko Kardoza dos Reis, direktor EMEF-a Karlos Alberto Klemente Frazao, premijer Federacije BiH dr. Nedžad Branković, ministar prometa i komunikacija FBiH Nail Šećkanović i predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur, izrazili su veliko zadovoljstvo dosadašnjom saradnjom i najavili njeno proširenje.

- Ovaj projekat je trajao 36 mjeseci, a teretni vagoni iz Portugala pristizali su sukcesivno. Uključeni su u saobraćaj unutar i van BiH i već su prevezli 1.476.000 tona robe, što je u ukupnom prevozu ŽFBH oko 9,9 posto. S obzirom na to da smo otvorili linije za daljnu proizvodnju, želimo napraviti novih 1.000 teretnih vagona, a proizvodit ćemo ih u Portugalu i u BiH- rekao je Džumhur.

Premijer Branković je istakao da projekat o kojem je riječ pokazuje da su željezničari imali hrabrosti i kompetencije da pravovremeno donesu odluke za modernizaciju infrastrukture i transportnih kapaciteta, radi integracije u evropsko transportno tržište.

Projekti obnove i razvoja transportne infrastrukture Bosne i Hercegovine, zajedno sa projektima energetike, okosnica su Programa Vlade Federacije BiH javnih investicija u ovom mandatnom periodu.

U okviru nastavka plodne saradnje dvije zemlje i realizacije obostrano važnih projekata, planiran je i novi projekat isporuke teretnih vagona željezničkom sektoru BiH radi zadovoljavanja rastućih potreba transporta privrede Bosne i Hercegovine i komitenata željezničkog sektora. To bi praktično značilo da bi se na našim prugama trebalo naći još 1.000 novih teretnih vagona za potrebe željezničkog sektora BiH, od toga za Željeznice Federacije 700 vagona. Procjenjuje se da je 100 miliona eura vrijednost ovog projekta koji bi po povoljnom kreditnom aranžmanu mogle realizovati portugalske firme sa domaćom operativom, a period realizacije bio bi 2010 - 2014. godine.

S tim u vezi, državni sekretar Ministarstva Portugala za transport, javne radove i komunikacije Ana Paula Vitorino, ministar prometa i komunikacija FBiH Nail Šećkanović i predstavnici željezničkog sektora u BiH, dogovorili su i

AKTUELNO

Produžen ugovor o najmu



Važan izvozni posao za BiH

Delegacija Željeznica FBiH boravila je početkom novembra u Turskoj u posjeti Turskim željeznicama (TCDD), sa namjerom da potpiše novi Ugovor o najmu 19 lokomotiva. Delegacija koju su sačinjavali predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora Smajo Salketić, izvršni direktor za ekonomske poslove Sejo Ramić i šefica Kabineta generalnog direktora Azra Ferizović, uspješno su uradili posao i potpisan je novi Ugovor na godinu dana o najmu ŽFBH lokomotiva Turskim željeznicama.

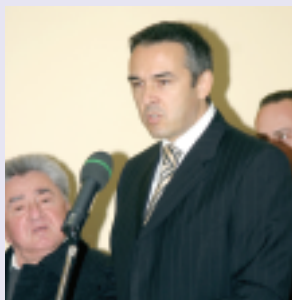
Razgovori su vođeni u Generalnoj direkciji u Ankari sa generalnim direktorom Turskih željeznica Sulejmanom Karamanom i njegovim pomoćnicima. Tom prilikom definisani su generalni parametri kao što su cijena i dužina najma, a u narednim danima dogovoreni su ostali tehnički detalji u regionalnim direkcijama Ankare i Istanbula.

Najam lokomotiva Turskim željeznicama je veoma važan izvozni posao za Bosnu i Hercegovinu i ŽFBH i on traje već 11 godina. Trenutno se u Turskoj nalazi 19 elektro-

Isporučeno svih 356 teretnih vagona



Potpisan Protokol o akcionom planu: Ana Paula Vitorino i Nail Šećkanović



„Željezničari su imali hrabrosti da donesu ispravne odluke“: Nedžad Branković

novih vagona

potpisali na radnom sastanku u Vladi Federacije, sljedeći Protokol o akcionom planu:

Predstavnici željezničkog sektora BiH će dostaviti precizan obim nabavke (vrsta i količina vagona) sa očekivanjima po pitanju rokova isporuke do 8. decembra 2008. godine.

Strane će razmotriti i proanalizirati izvodljivost sastavljanja vagona u BiH. Predstavnici željezničkog sektora BiH će dostaviti konačan model istog do 25. decembra 2008. godine.

Predstavnici uključenih strana će pokrenuti komunikaciju vezanu za finansijski aranžman do 15. januara 2009. godine.

Portugalski predstavnici će dostaviti tehnički i komercijalni prijedlog, na osnovu obima nabavke do 28. februara 2009. godine.

Portugalski predstavnici će pripremiti potpuni finansijski prijedlog zasnovan na razmjeni koja je rezultat aktivnosti definisanih pod tačkom 3 i 4 iznad u cilju finaliziranja njegovog usvajanja do 31. marta 2009. godine.

Komunikacija između portugalskih predstavnika i predstavnika BiH procjenjivat će se mjesečno.

Jedini u regiji

Vagoni proizvedeni u Portugalu počeli su pristizati u ljeto 2006. godine i bili su prvi novi vagoni nakon 30 godina. Konačno, možemo se pohvaliti da su ŽFBiH prve i jedine u regiju koje sada imaju H – vagona čija je zapremina 160 kubnih metara, nosivosti 60 tona, dužine 22 metra, a osovinski pritisak iznosi 20 tona. Ovi vagoni su osposobljeni za brzine od 120 km na sat, a dnevna nosivost ukopne flote novih vagona iznosi 22,5 hiljada tona. Projektovani su prema potrebama privrednih subjekata u BiH i regiju.

Osim ovih novih vagona proizvedenih u Portugalu, revitalizirano je, iz kreditnih sredstava, još 411 teretnih vagona što čini flotu Željeznica FBiH od 767 novih vagona ukupne dnevne nosivosti 43 hiljade tona.

U ovakvim prilikama i sve prisutnijim posljedicama ekonomske krize koja potresa svijet ŽFBiH su sa 2.000 vlastitih teretnih vagona prevezle više od 7,2 miliona tona tereta, što predstavlja povećanje za 20 % u odnosu na prošlu godinu.

NAGRADE NAJBOLJIMA

Narcis Džumhur,
predsjednik Uprave ŽFBH

Senator i Menadžer 2008.

Na vanrednoj Generalnoj skupštini najveće svjetske kompanije za proizvodnju kočionih sistema KNORR BREMSE iz Austrije, održanoj 18. novembra 2008. godine u Beču, predsjedniku Uprave ŽFBH Narcisu Džumhuru svečano je uručeno izuzetno vrijedno priznanje Senator.

Ovo je tek drugo priznanje takve vrste koje se dodjeljuje istaknutim ličnostima za izuzetan doprinos u razvoju željeznice u Evropi, što je uticalo i na razvoj željezničke industrije.



Narcis Džumhur, Robert Ohler i Davorin Kobak

U prekrasnoj palači Daun Kinsky u Beču, uz prisustvo brojnih zvanica i uglednih evropskih stručnjaka, priznanje Senator gospodinu Džumhuru je uručio Robert Ohler, predsjednik Uprave KNORR BREMSE.

Samo mjesec dana kasnije, tačnije 11. decembra 2008. godine u Banjoj Luci, naš predsjednik Uprave postao je nosilac još jednog vrijednog priznanja. Nezavisna agencija za izbor i promociju najmenadžera BiH jugoistočne i srednje Evrope, dodijelila je g. Džumhuru priznanje „Najmenadžer i Privredna ličnost 2008.“, za poseban doprinos u razvoju Željeznica FBiH, uspješan rad u domaćem i međunarodnom prijevozu, značajne investicije, kao i za objavljene respektabilne stručne i naučne radove.

lokomotiva Turskim željeznicama

lokomotiva serije 441, a prema turskim propisima serije (E 52 500) i one su locirane u dvije direkcije. Deset lokomotiva koristi Prva direkcija sa sjedištem u Istanbulu i one su smještene u dva depoa: Sirkeçi u evropskom i Hajdar Paša u azijskom dijelu Istanbula. Preostalih devet lokomotiva locirano je u Drugoj direkciji sa sjedištem u Ankari i one voze uglavnom brze i poslovne vozove na relaciji Ankara – Istanbul. Dvije od tih lokomotiva prerađene su za brzinu od 160 km/h, a četiri za brzinu 140 km/h.

Turska država trenutno provodi velike projekte u oblasti modernizacije i razvoja svoje željeznice. Postala je šesta država u svijetu koja posjeduje pruge velikih brzina preko 200 km/h. Ulaganja su oko 20 milijardi EURA u infrastrukturu i mobilne kapacitete. Svi planirani projekti trebaju biti okončani do 2020. godine, kada bi Turska trebala imati preko 3.000 km pruge sa brzinama 200 km/h. U ovom prelaznom periodu lokomotive ŽFBH imaju veoma važnu ulogu za TCDD i one voze uglavnom brze i putničke vozove.

Lokomotive u vlasništvu ŽFBH koje voze u Turskoj su modernizovane i tiristorizirane u hrvatskoj firmi KONČAR-ELVO, tako da u periodu najma Končar daje podršku našim željeznicama kako bi lokomotive bile bolje korištene. U sastavu ŽFBH delegacije u Turskoj je boravila i Vesna Grubić-Boinović, član Uprave KONČAR-ELVO. Iskorištena je prilika da gospođa Grubić-Boinović prezentira predstavnicima TCDD nove projekte na kojima radi KONČAR ELVO, kao i one koje rade sa ŽFBH.



Potpisivanje ugovora



InnoTrans Berlin 2008

Afirmacija putn

ŽFBH prezentirale se na Sajmu kao podizlagač sa firmom „Talgo“ iz Madrida, čiji vozovi, koje smo kupili, dolaze u BiH 2010. i 2011. godine ● Održani su sastanci sa visokim delegacijama značajnih svjetskih kompanija kao što su Siemens, Knor, Vestinghaus, Talgo, Končar, TŽV Gredelj, Poli- Italija, IB- Italijen Brake, EMEF-Portugal ● Značajna iskustva od izuzetne su važnosti za ŽFBiH i sigurno će doprinijeti daljoj afirmaciji naše kompanije

Na sajmu transportnih tehnologija InnoTrans u Berlinu, najvećoj svjetskoj smotri dostignuća u oblasti šinske industrije koja se održava svake druge godine, od 22. do 26. septembra 2008. g. prisustvovala su visoka zvanična delegacija Vlade FBiH predvođena ministrom prometa i komunikacija Nailom Šećkanovićem i njegovim pomoćnikom Izetom Mehinagićem i delegacija ŽFBH koju su sačinjavali: Narcis Džumhur, predsjednik Uprave ŽFBH, Smajo Salketić, izvršni direktor za poslove željezničkog operatora, Azra Ferizović, šefica Kabineta predsjednika Uprave, Lejla Hidović, načelnica Službe za OŠV, Aida Vejzović, načelnica Službe za prijem i kontrolu kvaliteta i Rešad Mandžo, načelnik Službe za geodetske poslove.

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine veoma ambiciozno su se prezentirale na Sajmu kao podizlagač sa firmom „Talgo“ iz Madrida. Predstavljeni su projekti ŽFBH u oblasti putničkog saobraćaja sa posebnim osvrtom na vozove „Talgo“ koji u BiH dolaze 2010. i 2011. godine. Za tu priliku urađen je propagandni materijal i veoma kvalitetan katalog o perspektivama putničkog saobraćaja u BiH u funkciji turizma.

značajnih predstavnika evropskog željezničkog i finansijskog sektora, upoznati prisutne s trenutnim stanjem ŽFBH, te planiranim razvojnim projektima u skorijoj budućnosti.

Visoka delegacija Ministarstva prometa i komunikacija FBiH i Željeznica FBiH imala je mnoge značajne i korisne poslovne susrete tokom održavanja Sajma. Održani su sastanci sa visokim delegacijama značajnih svjetskih kompanija kao što su SIEMENS, KNOR,



U posjeti tehničkom muzeju u Berlinu



Obilazak sajma InnoTrans

Izložbeni štand ŽFBH posjetile su mnoge delegacije i gosti. Iznenađenje za sve posjetioce bilo je samo prisustvo ŽFBH kao izlagača na tom prestižnom svjetskom sajmu. Izrečene su mnoge pohvale i komplimenti našoj uspješnoj promociji.

Pod pokroviteljstvom Talgo-a, 22.09.2008. godine održana je međunarodna transportna konferencija pod nazivom „Uspjeh kao rezultat specijalizacije“. Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur imao je priliku, uz prisustvo



VESTINGHAUS, TALGO, KONČAR, TŽV GREDELJ, POLI- ITALIJA, IB- ITALIJEN BRAKE, EMEF-PORTUGAL.

Vođeni su razgovori o budućim planovima sa mnogim željezničkim upravama sa kojima ŽFBH najviše saraduje: austrijskim, slovenskim, hrvatskim i turskim željeznicama.

Značajna iskustva sa ove velike svjetske smotre, od izuzetne su važnosti za Željeznice FBiH i sigurno će doprinijeti daljoj afirmaciji naše kompanije.

Važno je naglasiti da je ovogodišnji sajam

Uspješno predstavljanje ŽFBH

ičkog saobraćaja sa posebnim osvrptom na vozove „Talgo“



Visoka delegacija Vlade FBiH i ŽFBH na tehničkom skupu posvećenom InnoTransu u Berlinu

InnoTrans okupio više od 80.000 posjetilaca iz više od 100 zemalja, što je za 25% više u odnosu na prošli sajam održan 2006. godine. Ovogodišnji sajam, također, bilježi rekorde i po veličini izložbenog prostora, koji je za ovu priliku povećan za 50%, te u broju izlagača, koji je povećan za 20%. Naime, ukupno je izlagalo 1.912 izlagača iz 41 zemlje svijeta predstavivši njihove inovativne proizvode i usluge na izložbenom prostoru od 150.000m². Na otvorenom izložbenom prostoru, na kolosjecima dužine 3,5 km, prezentirano je više od 90 prototipova najsavremenijih željezničkih vozila.



Tokom trajanja InnoTransa 2008 potpisani su ugovori i izvršena je primopredaja mobilnih kapaciteta u vrijednosti dvije milijarde eura. Tako je *Bombardier Transportation* predao prvi TALENT2 voz Njemačkim željeznicama (DB) za usluge lokalnog i regionalnog saobraćaja. Ostalih 320, ukupne vrijednosti od 1,2 milijarde eura, bit će naknadno isporučeni. *Siemens Mobility* isporučuje ruskim željeznicama (RZD) osam vozova velikih brzina ukupne vrijednosti 276 miliona eura. Prvi primjerak ValeroRUS je, također, bio prezentiran na InnoTransu.



U posjeti BH ambasadi u Berlinu

Voith i Njemačke željeznice potpisale su ugovor o dostavi 130 dizel lokomotiva vrijednosti 250 miliona eura. Kompanija za lokalni prijevoz iz Osla nabavila je od *Siemens Mobility* 20 vozova (tzv. laka željeznica) vrijednosti 110 miliona eura. *Stadler* je prodao Minhenskoj gradskoj upravi tramvaje u vrijednosti od 29 miliona eura. *Thales UK* je izvjestio da je tokom Innotransa dobio narudžbe u vrijednosti nekoliko miliona funti.

Pored ostalih, na sajmu su se prezentirale i kompanije iz Australije, Srednjeg istoka i Istočne Evrope. Najveće transportne kompanije su, također, iskoristile InnoTrans kao platformu za marketing i komunikaciju, uključujući DB, PKP, RDZ, ÖBB, SBB, SNCF i dr.

U Ministarstvu transporta Njemačke 22.09.2008. godine održana je 34. generalna skupština CER-a. Više od 120 predstavnika željezničkih kompanija i infrastrukture poželjelo je dobrodošlicu 71. članici CER-a, kompaniji za transport robe *Bulmarket*, Bugarska. Na Skupštini su apostrofirana pitanja koja su se odnosila na tzv. Zeleni transportni paket (*Greening Transport Package*) uključujući i reviziju Direktive Eurovinjete te pitanja o uspostavi koridora za teretni saobraćaj. U zemljama EU vodi se kontroverza debata o tzv. mega-kamionima i po ovom pitanju, kako je istaknuto na Skupštini, CER vodi značajne aktivnosti. Naredna Generalna skupština CER-a će se održati u Briselu, 21.01.2009. godine.



U gostima kod svojih. Tehnička delegacija infrastrukture ŽFBH na našem štandu na InnoTransu

INTERVJU

Svetlana Mujkanović, izvršni direktor za pravne poslove ŽFBH

Današnja sistematizacija radnih mjesta je neodrživa

Vrlo blizu smo situaciji uvođenja fiksnog i varijabilnog dijela plaće. Kod mašinovođa je taj princip u primjeni-ako vozi, naplatit će i kilometar. Ako i to ne pokrene pojedine, treba preduzimati zakonom predviđene sankcije. Nerad je luksuzna roba koju nijedno preduzeće ne može sebi priuštiti

Diplomirana pravica Svetlana Mujkanović, izvršna je direktorica za pravne poslove i jedina žena član Uprave ŽFBH.

■ Kako je biti žena-menadžer ?

- Nimalo lako, iz više razloga. Prvenstveno, tradicijskih. Vidjeti muškarca s aktovkom je nešto sasvim normalno, neupitno. Žena s aktovkom privlači zajedljive poglede i što je karakteristično, na aktovci vam neće „zamjeriti“ muškarac, na žalost, „zamjeraju“ vam žene. Muškarci su težinu aktovke odavno osjetili! Osim toga, reakcije su izrazito suprotne, on je lafcina, lovor, biznismen, on je „neko“.

Iako imamo dosta uspješnih žena, ipak su prve asocijacije vezane za ženu - muž, djeca, kuhinja, pijaca, pegla... I to je dio tradicijskog pristupa.

U Pravnim poslovima ŽFBH, žene su dominantne na rukovodnim pozicijama - pomoćnik izvršnog direktora, direktor Sektora za imovinsko-pravne poslove, načelnik Službe za nekretnine, načelnik Službe za imovinsko-pravne poslove, kao i kadrove, šefovi službi za pravne poslove Sarajevo, Tuzla, Mostar i Bihać, također su žene, kao i sekretar društva.

Nedavno mi se dogodilo da je jedna revizorka koja nam je došla u kontrolu, pitala da li sam na ovo mjesto izabrana po ljepoti? Bez namjere da elaboriram takve konstatacije, ali je činjenica da su to vrlo česta pitanja kad su općenito žene - rukovodioci u pitanju. Za muškarca rukovodioca se podrazumijeva da je tu zbog svog znanja, sposobnosti, stručnosti, pameti - nikada zato što je zgodan!

■ Imate nadimak „Majka Tereza“, je li to tačno ?

- Četiri godine sam radila na poslovima direktora Sektora za organizaciono-pravne i kadrovske poslove i kadrovski informacijski sistem. To su poslovi koji su po svojoj strukturi veoma kompleksni i zahtjevni. Dio tih poslova u odnosu na ljudski kapital je posebno značajan. Divno bi bilo da na sve zahtjeve možete odgovoriti pozitivno. Nažalost, imala sam susrete s ljudima koji nisu mogli ostvariti elementarne životne potrebe. Bez stana, bez posla, uništeni ratom, gubitkom svojih najmilijih, gladni su, ljuti, razočarani u sve i svakog. Direktni kontakti i samo slušanje tih ljudi, bilo je izuzetno teško, ali je najteže bilo izgovoriti da im ne možete pomoći. Na moju i njihovu sreću, uspijevala sam pronaći rješenja za

većinu tih ljudi. U tom periodu sam dobila taj divni nadimak i na taj period sam veoma ponosna.

Danas me zovu „Dr. Đidimilović“ iz one serije „Lud, zburjen, normalan“. Neću vam reći ko ima nadimak „Izet Fazlinović“, otkrijte sami.

Šalu na stranu, u radu s ljudima ima i lijepih i šaljivih trenutaka. Nikada neću zaboraviti jednog našeg zaposlenika koji je sad penzioner, kojem sam dala novac da doručkuje jer mi je izgledao i jadno i gladno. Danima je dolazio dok nismo našli način da ga penzionišemo. Bio je star i bolestan. Ostao je udovac, i o tome mi je govorio. Kad je



Potrebno je smanjiti broj službi i broj sektora

konačno ostvario pravo na penziju, došao je i iz džepa pantalona, izvadio krušku koju je on već jeo i ponudio meni. Rekao je: „Bil' ti meni bila žena, imam ja para, nemaš se ti zašta brinut“ . Smijali smo se do suza.

■ Kako ocjenjujete kadrovsku politiku u ŽFBH ?

- Kad u pitanju imate „politiku“, znate da je osjetljivo. Željeznice su višestruko specifičan sistem. Principe kadrovske politike je utvrdila ova Uprava ŽFBH. Pitanje njihove dosljedne primjene u praksi je nešto drugo.

Okosnicu naše djelatnosti čini izvršno osoblje. Bez izvršnog osoblja ne možemo funkcionisati, a kod te kategorije zaposlenika su i najveći problemi. Gubitak zdravstvene grupe je najizraženiji problem. Većina tih zaposlenika rad obavlja pod posebnim uslovima. Čak i oni koji budu pro-

glašeni invalidima druge kategorije i predstavljaju zaštićenu kategoriju u skladu sa zakonom, ne mogu biti adekvatno zbrinuti. Kad dojučerašnjem otpravniku ili mašinovođi morate ponuditi neadekvatno radno mjesto, to je već degradirajuće. A niko nije pretplaćen na zdravlje! Ne može se predvidjeti broj zaposlenika koji mogu izgubiti zdravstvenu grupu ili će postati invalidi. Ne postoje radna mjesta „rezervisana“ za takve slučajeve. To je poseban problem. Nije aktivirana primjena beneficiranog staža koji je prije rata omogućavao bar raniji odlazak u penziju.

Osim toga, sistematizacija radnih mjesta, ovakva kakva je sad, neodrživa je i ne odražava realne potrebe. A kvalitetna sistematizacija je temelj kvalitetne kadrovske politike.

Neodrživa je situacija da jedan radi, a dvoje se dosađuje, s pitanjem „kad će plaća“. Mislim da smo vrlo blizu situaciji uvođenja fiksnog i varijabilnog dijela plaće. Kod mašinovođa je taj princip u primjeni-ako vozi, naplatit će i kilometar.

Ako i to ne pokrene pojedine, treba preduzimati zakonom predviđene sankcije. Nerad je luksuzna roba koju nijedno preduzeće ne može sebi priuštiti!

■ Veliki je broj zaprimljenih molbi mladih ljudi koji žele ostvariti egzistenciju u ŽFBH. Koji su prioriteti u zapošljavanju novih kadrova?

- Ne samo mladih. Nažalost, veliki je broj ljudi svih starosnih skupina koji nemaju posla. Cijeneći odredbe Zakona o radu koje ne obavezuju poslodavce na oglašavanje slobodnih radnih mjesta, nezaposleni se sami javljaju. Zaprimili smo preko tri hiljade molbi kandidata različitih kvalifikacija, od osnovaca do magistara.

Prioritet u prijemu je izvršno osoblje i visoko stručni kadar.

■ Primjedba je da u ŽFBiH ima suvišnih rukovodnih mjesta. Očekuje li se preustroj ŽFBH u funkcionalnom smislu, kako bi se efikasije radilo?

- Generalno, ima radnih mjesta koja nisu dovoljno ili nisu nikako iskorištena i to se mora mijenjati. Racionalniji pristup treba primijeniti i kod rukovodnih radnih mjesta. Mislim da je potrebno smanjiti i broj službi i broj sektora. Postojanje dva direktora u područjima po meni je opravdano, pogotovo zbog Zakona o željeznicama BiH.

Od 2002. godine, u primjeni je vertikalna povezanost sa organizacionim dijelovima na terenu. To ima svojih prednosti, ali i nedostataka.

Službe prava i ekonomije imaju poseban status i posebnu ulogu. S jedne strane su u direktnoj vezi sa službama i sektorima prava i ekonomije, a s druge strane su u neposrednoj vezi s direktorima i zaposlenicima područja. Organizovati rad u tim službama zahtijeva izuzetno odgovorne ličnosti.

■ Koliko nedostatak pravno uređenog bh. društva utiče na rad ŽFBH, tj. koliko su propisi i akti željeznica harmonizirani sa opštim i posebnim državnim, ali i međunarodnim zakonima i propisima?

- Složenost pravnog sistema je uslovljena, između ostalog, i našim pravnim uređenjem. Postojanje propisa BiH, FBiH, RS-a, Distrikta Brčko, kantona, preuzetih propisa ex Jugoslavije, SR BiH i R BiH je sasvim dovoljno da vam se zavrsti u glavi. Određenim oblastima posvećuje se pretjerana pažnja, dok se druge, obično „vruće“, ignorišu.

Zakoni se donose nevjerojatnom brzinom i zato se ne treba čuditi da jedan drugog isključuje i da su neki apsolutno neadekvatni za naše uslove ili su pojedine odredbe neprovodive...

Željeznički propisi su preuzeti iz vremena postojanja Zajednice jugoslovenskih željeznica i nužno je donijeti nove. Po Zakonu o željeznicama BiH, to je u nadležnosti Regulatornog odbora.

U našem primjeru ta pravna zbrka je ilustrativna. Zakon o željeznicama FBiH iz 2001. nužno je mijenjati, Zakon o privrednim društvima i Zakon o javnim preduzećima u pojedinim odredbama su nedorečeni što dovodi do različitih tumačenja, improvizacije i neujednačene primjene.

■ Kako su definisani vlasnički odnosi u ŽFBH?

- Djelimična privatizacija državnog kapitala obavljena je 2001. godine. Odnos državnog i privatiziranog kapitala je 91,82 % prema 8,18 %.

Donošenjem Zakona o javnim preduzećima 2005. godine i pravosnažnošću Rješenja Federalne agencije za privatizaciju kojim je odobren upis u sudski registar izvršene privatizacije, stvorene su pretpostavke za organizovanjem željeznica u društvo sa ograničenom odgovornošću ili dioničko društvo. Opredjeljenje većinskog vlasnika bilo je organizovanje u društvo sa ograničenom odgovornošću što je ozvaničeno na prvoj Skupštini 30.03.2006 godine. Registraciju društva smo okončali u decembru iste godine.

Međutim, ovim rješenjem nisu bili zadovoljni neki vlasnici privatiziranog kapitala, zbog čega su pokrenuli upravni spor koji je još u toku.



Situacija je veoma ozbiljna, ali bilo je i težih dana: Svetlana Mujkanović

■ Smatrate li da će današnja globalna kriza uticati na poslovanje željeznica i kakva su očekivanja za 2009. godinu?

- Bez dileme! Posmatrajte mjere koje preduzimaju zemlje u svijetu, a pogledajte šta se kod nas dešava. Uvodi se porez na plaću od 01.01.2009.g., koji će zasigurno biti dodatni udar na ionako loš standard ljudi. Poznato je da doprinosi na plaću nisu izmireni od maja ove godine. Od januara mjeseca, bez uplaćenih doprinosa,

neće se moći isplaćivati plaće. Za neuplaćene doprinose iz ranijih godina očekujemo rješenje usvajanjem Zakona o finansijskoj konsolidaciji željeznica. Međutim, pored sredstava iz budžeta i navedenog zakona, nužno je dodatno djelovati, preduzimanjem internih mjera, koje su već, po zaključku Nadzornog odbora, u fazi pripreme od strane Uprave ŽFBH.

Situacija je veoma ozbiljna, ali.... bilo je i težih dana.

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 zadnji 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

(IV DIO)

Na kolosjeku liberalizacije

Priredila: mr.sc. Azra Ferizović

Treći željeznički paket direktiva i Regulativa o javnim uslugama usvojeni su od strane evropskih institucija, nakon nekoliko godina teških diskusija. Treći paket ima za cilj liberalizaciju međunarodnog putničkog saobraćaja (stupit će na snagu najkasnije u januaru 2010. godine), razvijanje sveobuhvatnog seta prava putnika i uspostavljanje pravnog okvira za certificiranje mašinovođa. Treći paket čine:

Direktiva 2007/58/EC Evropskog Parlamenta i Vijeća od 23.10.2007. kao amandman na Direktivu Vijeća 91/440/EEC o razvoju željeznica EU i Direktivu 2001/14/EC o alokaciji kapaciteta željezničke infrastrukture i naplaćivanje naknada za korištenje infrastrukture. Ova direktiva ima za cilj otvaranje tj. liberalizaciju tržišta međunarodnog putničkog saobraćaja 01.01.2010. godine.

Uslovi koji moraju biti zadovoljeni za pristupanje željezničkih operatera na stranim tržištima su: mobilni kapaciteti i mašinovođe autorizirani za usluge u zemljama članicama, licenca željezničkog operatera zemlje članice EU, certifikat o bezbjednosti od strane nacionalnog odbora za bezbjednost svake zemlje članice gdje planiraju vršiti prijevoz, te infrastrukturni kapaciteti, kako bi redovne usluge bile obezbijeđene.

Otvaranje tržišta, također, uključuje kabotažu (cabotage) na međunarodnim uslugama (prijevoz putnika između dva mjesta unutar jedne zemlje članice EU).

Evropska komisija, također, naglašava da integracija željezničkog sistema EU podrazumijeva tehničku harmonizaciju kako bi se osigurala interoperabilnost mobilnih kapaciteta i opreme. Uzmajući u obzir različite segmente željezničkog saobraćaja: regionalnog, nacionalnog i internacionalnog, Evropska komisija je istakla dva modela otvaranja tržišta za konkurenciju:

za dodjelu Ugovora o izvršenju javnih usluga može biti upotrijebljena kompetitivna procedura. S aspekta EC, ovaj model bio bi funkcionalan za prigradski i regionalni saobraćaj, što stva-

ra osnovu za modernizaciju Regulative br.1191/69 o izvršenju javnih usluga; drugi model podrazumijeva otvoreni pristup infrastrukturi operatorima koji nude međunarodne usluge. Ovaj model je prikladniji za međunarodne usluge i specifične usluge gdje komercijalne inovacije mogu privući nove korisnike.

Regulativa EC br. 1371 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 23.10.2007. godine o pravima i obavezama putnika, jasno definiše: dostupnost karata (načine rezerviranja i prodaje karata), odgovornost željezničkih operatera prema putnicima i njihovom prtljagu, kašnjenja, propuštene konekcije i otkazivanje, kompenzacije za kašnjenja, tretman invalidnih osoba, sistem informiranja putnika, žalbe putnika i sl.

Jedinstvena transportna politika apostrofira: povećanje prava putnika, povećanje kvalitete i efikasnosti putničkog željezničkog prijevoza, te povećanje učešća željeznica na transportnom tržištu. Prava putnika u željezničkom saobraćaju trebaju biti utemeljena na postojećem uniformnom sistemu međunarodnog zakona (CIV i COTIF), te predmetnoj Regulativi.



U nastojanju da željeznički sektor u EU učini atraktivnijim, EC želi da prava putnika budu bolje zaštićena - naročito s obzirom na nadoknadu za kašnjenje voza. Pristup informacijama i tarifama, te jednostavne mogućnosti nabavke vozničkih karti su elementi koji značajno mogu učiniti željezničku uslugu atraktivnijom. Također, EC želi da odgovornost željezničkih operatera bude jasnije definirana u slučaju nesreća, nezgoda ili kašnjenja vozova (kompenzacije za kašnjenje: 25% od cijene karte za kašnjenja od 60 do 119 minuta, 50% od cijene karte za kašnjenja od 120 minuta i više). Komisija, također, potcrtava i prava invalidnih lica. S aspekta EC, ovom Regulativom će se zaštititi vitalni interesi putnika na otvo-

renom, liberaliziranom tržištu željezničkih usluga.

Direktiva 2007/59/EC Evropskog Parlamenta i Vijeća od 23.10.2007. godine o certificiranju mašinovođa koji upravljaju lokomotivama i vozovima na željezničkom sistemu Zajednice EU.

Studija koju je izradila EC 2002. godine, ukazala je na činjenicu da se zakoni o certificiranju mašinovođa značajno razlikuju i identificirane su brojne administrativne zapreke pri dobivanju nekoliko certifikata o bezbjednosti koji trebaju biti izdati ukoliko željeznički operater želi obavljati usluge izvan nacionalnih granica. Stoga je EC Evropskom Parlamentu još 2003. godine uputila prijedlog o evropskoj licenci za mašinovođe.

Direktiva je bazirana na historijsko važnom ugovoru zaključenom između Evropske Federacije transportnih radnika (European Transport Workers' Federation-ETF) i CER-a (Community of European Railways) o određenim aspektima mobilnih radnika uključenih u interoperabilne usluge preko graničnih prijelaza.

Pravo licenciranih željezničkih operatera da pristupe cijeloj mreži za unutarnji i međunarodni prijevoz će rezultirati povećanom mobilnošću mašinovođa preko nacionalnih granica. Implementacija Direktive će, između ostalog, doprinijeti: kretanju mašinovođa od jedne do druge države članice EU, kretanju mašinovođa od jednog do drugog željezničkog operatera, priznavanju licenci i harmonizaciji pratećih certifikata mašinovođa kroz teritoriju EU.

Licenca potvrđuje da mašinovođa zadovoljava minimum uslova vezanih za zdravstvene zahtjeve, obrazovanje i opće profesionalne vještine.

Nova Regulativa o javnim putničkim uslugama u željezničkom i cestovnom saobraćaju (EC) br.1370/2007 od 23.10.2007. (Public Service Regulation), kojom se ukidaju ranije regulative:1191/69 i 1107/70, podrazumijeva obavezu zaključivanja Ugovora (Public Service Contracts- PSC) o javnim uslugama (Public Service Obligations-PSO) za svaki transport gdje se takve obaveze primjenjuju. PSO- podrazumijeva zahtjev definiran ili determiniran od strane odgovarajuće vlasti kako bi se

osigurala usluge javnog putničkog prijevoza od općeg interesa koje operator, ukoliko bi se tretirale sa njihovog komercijalnog interesa, ne bi preuzeo, ili ne u istom opsegu ili pod istim uslovima bez nadoknade. Tokom perioda implementacije PSO, operator će direktno ili indirektno dobijati kompenzaciju iz javnih fondova (Public Service Compensation) za izvršene usluge. PSC se fokusira na posebna pravila i pojačanu transparentnost u vezi sa stepenom kompenzacije i primijenjenih metoda obračuna ovih kompenzacija. PSC će jasno definirati PSO koje operator mora izvršiti, predmetno geografsko područje, te na objektivan i transparentan način unaprijed definirati parametre, na bazi kojih će se izvršiti plaćanje kompenzacije. Trajanje PSC će biti ograničeno i neće prelaziti 10 godina za autobusne prijevoznike i 15 godina za željezničke operatore. Ugovori mogu biti dodijeljeni direktno ili putem konkurentne tenderske procedure. Ukoliko se kompenzacija dodjeljuje direktno, kako bi se izbjeglo nedovoljno ili prekomjerno kompenziranje javnog željezničkog operatera, kvantitativni finansijski efekti odnosnog operatera bit će uzeti u obzir prilikom obračuna finansijskog efekta. Troškovi i prihodi moraju biti obračunati u skladu s važećim knjigovodstvenim i fiskalnim pravilima. Kako bi se povećala transparentnost i izbjegle unakrsne subvencije, gdje javni operator ne obavlja samo usluge PSO koje su predmet kompenzacije, već je uključen u obavljanju i pružanju drugih usluga, računi predmetnih PSO moraju biti odvojeni. Ova Regulativa će u zemljama EU stupiti na snagu 03. decembra 2009. godine.

Pravni akti koji pripremaju otvaranje tržišta putničkog saobraćaja u 2010. godini, što će, bez sumnje, donijeti konkurenciju širom Evrope, bit će uskoro primjenjivi i omogućiti će da željeznički sektor postane kompetitivniji vid transporta orijentiran korisniku.

Prema izjavi dr. Johanesa Ludewiga, predsjednika CER-a, zemlje članice EU imaju jasnu pravnu osnovu i različite alate na raspolaganju: „Sada je na vladama evropskih zemalja da upotrijebe ove alate i da donesu odluke orijentirane na budućnost.“

(Kraj)

Posjeta delegacije ŽCG



Dogovoreni pravci budućeg djelovanja

Nastavak dobre saradnje

Saradnja u okviru organizacije SEETO koju čine države regiona: Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Srbija, Crna Gora, Makedonija, Albanija i UNMIK Kosovo, ima za cilj razvoj regionalne transportne mreže i da se pod pokroviteljstvom Evropske komisije izrade zajedničke regu-

lative i norme koje će ovim državama olakšati put ulaska u Evropsku Uniju.

U okviru bilateralne saradnje, 31. oktobra 2008. godine željeznice FBiH je posjetila delegacija Željeznica Crne Gore. Predsjednika Odbora direktora Željezničkog prijevoza ŽCG mr.

Rešada Nuhodžića i člana Odbora direktora Dragana Kujovića primili su Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur i izvršni direktor za poslove željezničkog operatora Smajo Salketić i sa gostima iz Crne Gore razmijenili iskustva i dogovorili pravce buduće saradnje.

Crans Montana Forum

Vozom do Mostara

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine organizirale su 10. oktobra 2008. godine poseban voz na relaciji Sarajevo- Mostar- Sarajevo za učesnike Crans Montana Forum, koji se održavao u Sarajevu od 07. do 11. oktobra 2008. godine.

Preko 50 privrednika iz cijelog svijeta, kao i predstavnici diplomatskog kora u BiH, uživali su u vožnji do Mostara. Posebno ih je zanimalo kad će na naše pruge stići putnički Talgo vozovi, čija će udobnost upotpuniti ugođaj putovanja željeznicom.



15. generalni sajam ZEPS 2008.

Prilika za razvoj domaće ekonomije

U organizaciji Poslovnog sistema RMK Zenica, na terenu Kamberovića polja u Zenici u oktobru je održan 15. generalni BH sajam ZEPS 2008. na kojem je učestvovalo oko 700 izlagača iz 32 države, na izložbenom prostoru većem od 25 hiljada metara kvadratnih.

Čast da otvori sajam pripala je Milanu Lovriću, predsjedniku Vanjskotrgovinske komore BiH, koji je u svom obraćanju ukazao da su sajmovi poput zeničkog prilika za razvoj domaće ekonomije, te sklapanje novih poslovnih veza.

- Vanjskotrgovinska komora BiH prepoznala je ovaj sajam kao dobru šansu da se, između osta-

log, popravi vanjskotrgovinski deficit i vrlo negativan odnos između uvoza i izvoza, kazao je Lovrić.

Svim učesnicima, gostima i zvanicama, dobrodošlicu su poželjeli zenički načelnik Husejin Smajlović i premijer ZDK Miralem Galijašević.

Načelnik Smajlović je istakao da se Zenica iz godine u godinu otvara za ulagače, popravljajući se ambijent za investiranje, te skraćujući administrativne procedure za otvaranje privrednih i drugih objekata.

ŽFBH vrlo uspješno su se predstavile na sajmu Zeps Intermetal 2008. i 2006. kada su nagrađene za najbolju promociju.

Uspješna godina

Iz godine u godinu nastavlja se trend povećanja prijevoza robe i putnika na Željeznicama Federacije BiH. Tako će i 2008. biti rekordna godina. Prevezeno je 8,3 miliona tona robe, što je za oko 15,8 % više u odnosu na 2007. godinu, a 11,2 u odnosu na plan. Ostvareno je 910 miliona NTKM, 20% više nego prošle godine i 14,3% u odnosu na plan.

Prevezeno je 520 hiljada putnika i ostvareno 40 miliona PKM, oko 25% više nego u 2007. godini.

Španska delegacija u posjeti ŽFBH

„Talgo“ stiže 2010. godine

Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur primio je 28. oktobra 2008. godine u Sarajevu delegaciju španske firme „Talgo“ u kojoj su bili generalni direktor Hoze Mario Oriol Fabro, direktor marketinga Mario Orio i direktor predstavništva ove firme za BiH Josip Brkić. Tom prilikom ŽFBH zatražile su od firme „Talgo“ da prve dvije garniture isporuči u julu umjesto u oktobru 2010. godine, kako bi novi vozovi mogli biti uvršteni u red vožnje za 2011. godinu. Predstavnici „Talga“ su kazali da analiziraju mogućnost skraćivanja rokova proizvodnje i ranije isporuke, kako bi udovoljili ovim zahtjevima.

Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur, istakao je da u BiH traju pripreme za obezbjeđenje uslova za održavanje „Talgo“ vozova prije njihovog dolaska, koji podrazumijevaju instaliranje najsavremenije opreme. Oprema koju dopremaju Španci biće ugrađena u fabriku ŽFBH u Rajlovcu, a trebalo bi da bude puštena u rad do kraja ove godine. Tokom razgovora bilo je riječi i o pripremnim radovima u Bosni i Hercegovini, te aranžmanu za dugoročne operacije i održavanje ovih vozova.

Kako je istakao gospodin Džumhur, u toku su lokalni radovi u vrijednosti od dva miliona eura koji se finansiraju iz „Talgo kredita“ i na kojima su angažovane domaće firme. Također, gospodin Džumhur je istakao da se, konačno, našim putnicima treba pružiti savremena usluga po uzoru na evropske standarde. U tom smislu, neophodno je napraviti jaku marketinšku promociju kako bi se ostvario i komercijalni efekat.

„Talgo“ projekat uvršten je u Program javnih investicija Vlade Federacije BiH u ovom mandatnom periodu. Suštinski značaj je obnova međunarodnog putničkog željezničkog saobraćaja Bosne i Hercegovine na najsavremeniji način, te predstavlja transfer tehnologije i pretpostavku za uspostavljanje dugoročnih veza u željezničkom sektoru. Planirano je da se u red vožnje uvrste pet dnevnih i četiri noćne garniture za saobraćaj prema Zagrebu, Beogradu, Ljubljani, Budimpešti i dalje ka evropskim metropolama.

Ugovor za nabavku devet garnitura nagibnih „Talgo“ vozova potpisan je u julu 2005. godine, a vrijedan je 66,7 miliona eura. Rok otplate kredita je 15 godina, sa grejs periodom od sedam godina i kamatnom stopom od 1,25%. Riječ je o vozovima posljednje, sedme generacije koji razvijaju brzinu do 220 kilometara na sat. „Talgo“ vozovi spadaju u red najsavremenijih vozova. Karakteristični su po nagibnoj tehnici koja omogućava visoki komfor i razvijanje velike brzine. Saobraćaju u skoro svim zemljama EU.

PRICHE S PRUGE



Lijepa kao s razglednice: Željeznička stanica Živinice

Kancelarija šefa Željezničke stanice u Srebreniku Ramiza Kerića liči na nekakvu zelenu oazu. Sa svih strana cvijeće. Na stoliću u prepolovljenoj flaši Coca Cole buket krizantema. Sa vitrine, pored pehara osvojenih na radničkim sportskim igrama, saksije sa pužavicama i drugim raslinjem. Izviru iz ćoškova, sa prozora, miriše na sve strane...

- Žena mi se htjela riješiti viška cvijeća iz stana pa smo ga snijeli u moju kancelariju. O njemu sad brine naša čistačica Hazemina Kešetović. Moram je pohvaliti da je veoma vrijedna, kaže Ramiz koji sa još nekoliko porodica stanuje u zgradi željezničke stanice sagrađenoj 1947. godine.

Nekada se ova stanica zvala Rapatnica. Nekada je Ramiz bio mlad i lijep otpravnik vozova. Obuče uniformu, stavi crvenu kapu i žene se, kaže, lijepe sa svih strana. Poslije ih se ne možeš riješiti.

- Rad na željeznici je u ono vrijeme značio sigurnost. Siguran posao, plata, riješeno stambeno pitanje. Nije čudo što su se žene



Otpravnik vozova Mirza Aličić je uspješan student prava

otimala za željezničare. Imali smo i lijepe uniforme, bilo je puno vozova i vazda puno svijeta. Popričaš malo s ovim, malo s onim, ljepota. Na željeznici sam ostario i ne žalim, kaže Ramiz.



Izuzetno zdrav kolektiv: Osoblje stanice Banovići

Današnji vozovi voze putnike na relaciji Tuzla- Brčko- Drenovci. Ima i linija Tuzla- Bukovac- Tuzla. Međutim, u vozovima nema grijanja jer lokomotive nemaju parne generatore (serija 661). Zbog toga se od polovine decembra do proljeća obustavlja putnički saobraćaj.

Iako je tokom tridesetogodišnjeg rada na željeznici upamtio i bolje dane, Ramiz kaže da sa teretnim saobraćajem možemo biti zadovoljni. Tokom 24 sata u prosjeku ovuda prođe šest teretnih vozova. Iz Hrvatske se vozi za Brčko, za Koksaru za Lukavac, za Birač Zvornik. Ugalj iz Banovića vozi se za Sloveniju i Hrvatsku, šećer iz Ploča za Brčko, troska iz Zenice za Brčko...

Žene su se, nekad,

Rad na željeznici je u ono vrijeme značio sigurnost. Siguran posao, plata, riješeno stambeno pitanje. Imali smo i lijepe uniforme. Obučeš je, staviš crvenu kapu i žene se lijepe sa svih strana. Ne možeš ih poslije otjerati...

Niska kućica ispred koje je parkirano biciklo, visoka stabla i dvorište iz kojeg se vidi da osoblje željezničke stanice Lukavac i te kako vodi računa o svom okolišu. Sve je lijepo uređeno, čisto, u skladu sa mogućnostima, a nešto i

šef radne jedinice za TKP Lukavac, na ovom području je jedan od najjačih utovara i istovara. U prvih 10 mjeseci 2008. godine preveženo je 54077 vagona i 1 933 725 tona robe.

- Svake godine povećava se obim prevoza robe, tako da je velika vjerovatnoća da će se do kraja godine premašiti plan za 2008. godinu, kaže Rudolf u čijoj su kancelariji, na počasnom mjestu, smješteni stari kondukterski poništivači za karte, tablaric i komadići uglja, koks, klinkera i još neke rude.

Veš koji se suši sa prozora Željezničke stanice u Banovićima podsjeća na ne baš tako davna vremena kada su se uz prugu gradile i stanice sa stanovima u kojima će živjeti osoblje. U sklopu Željezničke



„Stanari me pitaju kad će se oluci popraviti, kao da sam upravitelj zgrade, a ne šef stanice“: Amir Nukić

stanice Banovići ima osam stanova u kojima žive stari željezničari.

- Kako sam postao šef stanice svako malo me pitaju 'a kad će se oluci popraviti, a kad potkov, kad krov...', kao da sam upravitelj zgrade, a ne šef stanice- kaže Amir Nukić, nekadašnji fudbaler i student elektrotehnike.

Od malih nogu trčao je za

preko tih mogućnosti. Husein Kovačević je već 34-tu godinu na željeznici. Otpravnik je vozova, a povremeno mijenja šefa stanice.

- Prije rata na ovoj stanici je radilo između 150 i 160 ljudi. Sada nas je oko 75. Vezani smo za Koksaru Lukavac, PK Šikulje, Fabriku sode Lukavac, Bosansku Poljanu, Dubošticu. Osiguranje stanice Lukavac je elektromehaničko iz 1952. godine. Zbog toga na svakom skretničkom području ima blok kućica u kojoj je smješten blok aparat iz kojeg se postavljaju centralne skretnice i ulazni signalizirajuća Husein zbog čeka u Lukavcu postoje tri blok objekta.

Kako kaže Rudolf Blažević,

Banovići, Živinice i Kalesija

otimale za željezničare

loptom i igrao za razne klubove. Htio je postati elektroinženjer, ali kad su ga pozvali da radi na željeznici, nije mogao odbiti. Dopao mu se kolektiv, za kojeg kaže da je i danas među najzdravijima u BiH.

- Najvažnije je da je svijet sa kojim radiš dobar. Ovdje smo svi kao porodica. Pomažemo jedni druge koliko god možemo. Kad su godišnji odmori i ja mijenjam kolege otpravnike vozova. Kad su ljudi fini, lako se je dogovoriti, kaže Amir koji je, prije nego što će postati šef stanice, završio ekonomiju na Višoj poslovnoj školi u Tuzli.

Prevoz tereta na ovom podru-

Gradili su je omladinci na radnoj akciji 1946. godine. I u njoj su predviđeni stanovi za radnike na željeznici, te slika farmerki koje se suše na štriku ispod prozora nije ništa neuobičajeno.

Nihad Memagić je šef ove stanice. Kad je prije četiri godine unaprijeđen iz otpravnika vozova u šefa stanica, nekima, kaže, to nije bilo pravo. A nije, radi njegovih godina.

- Normalno je da nekome ko je dva puta stariji od mene, nije bilo pravo kad su me postavili za šefa stanice. Kao, kako ću ja mlađi njemu naređivati kad on posao zna



Botanička bašta i pehari osvojeni na radničkim sportskim igrama: Ramiz Kerić

vrijeme čini svoje, i iz godine u godinu sve je teže.

Mirzi Aličiću, opet, draže je raditi noćnu nego dnevnu smjenu. Mladi otpravnik vozova je i vrlo uspješan student prava. Gdje će ga život odvesti, pokazat će vrijeme.

Ako u Kalesiji neko upita za Jusufa Zulića, vrlo je moguće da će malo svijeta znati o kome se radi, jer tog čovjeka svi znaju kao Čkalju.

- Nadimak mi je dala još nastavnica u osnovnoj školi, jer sam uvijek tjerao neku šegu. Podsjećao sam je na onog glumaca Miodraga Petrovića Čkalju, kaže otpravnik vozova na Željezničkoj stanici Kalesija.

Stanica je izgrađena pred sami rat i bila je, sjećao se Čkalja, kao apoteka. Sve je bilo čisto, lije-



Jusufa Zulića svi znaju kao Čkalju

po, novo, a sad...

- Dosta stvari poslije rata sami smo uradili. Kad već toliko vremena provodimo na poslu, neka nam je barem lijepo. Sladak je dinar odavde. Posao nije težak, samo ljeti ubiše komarci. Kad izadem iz noćne, dođem kući, odspavam i onda uzgajam krompir. Tako se malo i poljoprivredom bavim da održim vitalnost, veli Čkalja.

Njegov kolega Adnan Karić već 13 godina je otpravnik vozova na ovoj stanici. U Beogradu je upisao Saobraćajni fakultet. Zadovoljan je radom na željeznici, samo bi volio da on i njegove kolege dobiju nove uniforme.

- Slobodno napiši da nemamo uniformi. Svima su nam se izlizale i pantalone i jakne. Ne znam što nam ne daju nove. Ovdje nas ima 10 i redovno nas zaobilaze sa novim uniformama, kaže Adnan.



Najveći utovar i istovar na ŽFBH: Osoblje stanice Lukavac

čju najviše je vezan za Rudnike mrkog uglja „Banovići“ i Termoelektranu. Iako se na ovom prostoru ne može govoriti o putničkom saobraćaju, vrlo zanimljive su turističke ture. Nedavno je ovuda prošao mađarski kraljevski voz „Nostalgija“ sa turistima iz cijelog svijeta. Turistima su naročito zanimljive stare lokomotive parnjače, i nije im mrsko potegnuti izdaleka zbog njih.

Željeznička stanica Živinice jedna je od onih koje bi se zbog ljepote svoje arhitekture mogla naći i na kakvoj turističkoj razglednici.

bolje od mene... Međutim, kad korektno radite svoj posao i kad ste korektni prema ljudima, onda sve dođe na svoje, kaže Nihad koji je, što je na željeznici čest slučaj, i sam iz porodice željezničara.

- Moj otac i amidža su bili vozovođe. Nadam se da će i moje dijete jednog dana raditi na željeznici, kaže Nihad.

Otpravnici vozova koji su dobro zagazili u neke godine, kažu da im sve teže pada rad u noćnoj smjeni. Valja ostati budan od sedam navečer do sedam ujutro. A



Stari poništivači za karte i komadići raznih ruda u kancelariji Rudolfa Blaževića