

Mirsad Husković i Enver Pezo



Heroji s pruge



**Završena sanacija
tunela Ivan**

**U prvoj radnoj posjeti ŽFBH
Ministar Nail Šećkanović:**

**Aktivirati
unutrašnje
potencijale**

Ministar Nail Šećkanović u prvoj radnoj posjeti ŽFBH

Aktivirati unutrašnje potencijale

Novoimenovani ministar prometa i komunikacija u Vladi Federacije BiH Nail Šećkanović boravio je 7. maja 2007. godine u prvoj zvaničnoj radnoj posjeti Željeznicama FBiH u Sarajevu.

Na dvosatnom radnom sastanku, predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur, upoznao je ministra Šećkanovića sa aktuelnom problematikom, rezultatima poslovanja i budućim planovima razvoja Željeznica FBiH. Nakon uvodnog izlaganja i prezentacije, učesnici u diskusiji uzeli su i izvrši direktori ŽFBH Sejo Ramić, Svešana Mujkanović, Ninoslav Lučić, Smajo Salkeć, Erich Šandor, te predsjednik Nadzornog odbora ŽFBH Pavo Boban.

Na sastanku je istaknuto da je u protekloj godini prevezeno 6,5 miliona tona robe i 401 hiljada putnika, te da je ostvaren ukupan prihod od blizu 103 miliona KM. Direktor Džumhur upoznao je ministra Šećkanovića o ostvarenim rezultatima obnove i razvoja u okviru projekata „Željeznice I“ i „Željeznice II“, te razvojnim projektima na koridoru Vc, kao i o nabavci najsavremenijih Talgo vozova do 2010. godine.

Kada je riječ o problemima, istaknuto je da postojeći dug na ime neizmirenih obaveza Vlade FBiH iznosi 72 miliona KM, što predstavlja otežavajuću okolnost u poslovanju.

I pored činjenice da na ŽFBH radi 4070 uposlenih, menadžment uspijeva osigurati redovna



mjesečna primanja za radnike u iznosu od 6,1 milion KM. Naglašena je dobra saradnja sa granskim sindikatima, te ukazano na značaj permanentne edukacije uposlenih i postizanje još bolje produktivnosti radnika, uz aktiviranje dodatnih unutrašnjih rezervi.

Ministar Šećkanović pozitivno je ocijenio poslovanje ŽFBH. Ističući značaj ŽFBH za društvo u cjelini, ministar Šećkanović je, između ostalog, ukazao na značaj aktiviranja unutrašnjih potencijala u razvojnim projektima, efektima tzv. „male privatizacije“, potrebi restrukturiranja infrastrukture i operatora, obnovi, modernizaciji i otvaranju novih željezničkih

trasa. Također, posebnu pažnju treba posvetiti aspektu sigurnosti kao i potrebi perspektivnog smanjivanja broja članova Nadzornog odbora.

Kada je riječ o obavezama resornog ministarstva prema ŽFBH, istaknuta je obaveza kontinuiranog obezbjeđivanja budžetskih sredstava, dodatna analiza uticaja PDV-a kao doprinosa za puteve i takse na rezultate poslovanja, te potreba usaglašenosti naplate električne energije od strane Elektroprivrede HZ-HB i Elektroprivrede BiH.

Ministar Šećkanović istakao je da će podržavati Željeznice FBiH kao vrlo značajnog subjekta za ukupni razvoj bh. društva i njenih građana.

PORTUGAL-SARAJEVO



Isporučeno 100 novih vagona

U cilju uspješne realizacije obaveza iz Ugovora o isporuci novih i revitalizaciji postojećih vagona, od 5. do 8. juna 2007. godine u Sarajevu su boravili Francisco Kardoso dos Reis, predsjednik Portugalskih željeznica i Karlos Frazao, predsjednik Industrije vagona EMEF. Razgovarano je o dinamici isporuke ugovorenih 356 teretnih vagona proizvedenih u Portugalu. Portugalska strana je do sada isporučila 100 novih vagona a gospodin Francisco Kardoso dos Reis je izrazio uvjerenje da će uskoro prugama BiH saobraćati i preostali vagoni proizvedeni u Portugalu.

U razgovorima koje su sa predstavnicima Portugalskih željeznica i Industrije vagona EMEF vodili predsjednik Vlade FBiH dr. Nedžad Branković i ministar prometa i komunikacija Nail Šećkanović, najavljeno je da bi Bosna i Hercegovina i Portugal uskoro mogli sklopiti novi ugovor o isporuci još 500 vagona, od kojih bi 300 pripalo Željeznicama FBiH.

STANICA KAKANJ

Rezultati za pohvalu

Stanice u zeničkom području mogu se pohvaliti svojim radom.

Direktorica Područja infrastrukture Zenica Begajeta Smajlagić i direktor Prometno-poslovnog područja Marijan Jozinović posebno su istakli rad i osoblje u stanici Kakanj. U prva četiri mjeseca ove godine stanica Kakanj je otpremila 2760 putnika što je čak za 130 % više nego u istom periodu prošle godine. Istovareno je 4820 kola, odnosno, 238.000 tona robe, uglavnom uglja i klinkera. To je za 110% više u odnosu na 2006. godinu. Ove podatke sa zadovoljstvom je saopštio Rahman Duraković, šef stanice Kakanj. On je naglasio da je, pored povećanog interesa za putovanjem željeznicom, ovako velikom broju otpremljenih putnika doprinijela povećana kontrola putnika i pregleda karata prilikom ulaska u vozove.

Obimom rada u stanici Kakanj zadovoljan je i otpravnik vozova Mugdim Šehagić.

- Posla ima i to je dobro. Putnici i roba su ono od čega živimo. Mi dajemo sve od sebe da se ovaj trend povećanja održi. Nadam se da će se sa povećanjem obima prevaza poboljšati i uslovi u kojima radimo. Da imamo dovoljan broj izvršnog osoblja, prije svega mislim na pregledače kola, vozovođe i manevriste, ovaj posao bi obavljali još bezbjeđnije i kvalitetnije, rekao je Šehagić.



Infrastrukturu integrisati na državnoj razini, a operatore osposobiti za tržišnu utakmicu

U perspektivi razmišljamo i o razvoju željezničkog transporta unutar velikih gradskih sredina, tipa metroa

Nadležnost i odgovornost Nadzornog odbora definiran je Statutom JP Željeznica FBiH u 24 tačke. Između ostalog, Nadzorni odbor odgovoran je za rad Uprave Društva, utvrđuje konačan prijedlog godišnjeg izvještaja o poslovanju.

Predsjednika Nadzornog odbora JP ŽFBH Pavu Bobana pitali smo da li je zadovoljan postignutim rezultatima.

- U načelu, zadovoljan sam. Dosadašnji rad Nadzornog odbora resorno ministarstvo ocijenilo je pozitivno i uspješno. Opredijeli smo se za duži put koji garantira uspjeh u poslovanju. Pri tome, morate imati u vidu činjenicu da su ŽFBH brojna i složena kolektiva, između ostalog, opterećeni i ratnim štetama od milijardu eura. Ipak, vidljivi su rezultati u odnosu na raniji period.

Kako ocjenjujete razvojnu i poslovnu politiku Uprave Društva?

- Ostvarili smo uzlazni trend poslovanja. Zahvaljujući visokom stupnju uspješnog timskog rada, gdje uz konstruktivan pristup, kritički osvrt, te kontinuirano praćenje dogovorenog, iznalazimo najoptimalnija rješenja za postizanje što boljih rezultata u poslovanju. Posebno me veseli unapređenje organizacije rada i rješavanje uočenih problema.

Šta po Vašem mišljenju predstavlja poteškoće u postizanju još boljih rezultata?

- Želim istaći da su problemi, prije svega, u neefikasnoj pravnoj regulativi na federalnoj, ali i na državnoj razini. Imamo administrativnu neuređenost, neadekvatnu fiskalnu, poresku politiku, obračun PDV-a... Nadalje, prisutan je nekontrolirani razvoj prijevoznih kapaciteta u cestovnom transportu, neprincipijelno lobiranje, primjerice transport nafte i slično. Sve ovo ima ogromne posljedice koje se direktno odražavaju na poslovanje ŽFBH. Dakle, država se mora jasnije odrediti prema željeznici i naravno, odriješiti kesu ako želi uspješnu željeznicu po mjeri društva u cjelini. Željeznice u konačnici nisu svrha same sebi i zato država mora definirati odnos prema željeznici u okviru multimodalnog transporta općenito.

Koje su po Vama slabosti u funkcioniranju ŽFBH?

- Imamo bazu 350 rukovodećih ljudi koji odlučuju na različitim razinama. Hoću da svako



radi odgovorno i savjesno svoj posao, sa jasno utvrđenim ingerencijama. Nameće se potreba istovremeno i centralizacije i decentralizacije određenih poslova i funkcija unutar kompanije, sve u cilju postizanja još boljih rezultata i što efikasnije organizacije rada. Rješenje je u realizaciji dogovorenih zaključaka i zadataka, te kontinuirano praćenje i efikasno djelovanje u rješavanju uočenih subjektivnih i objektivnih problema. Ovom prilikom želim naglasiti da posebnu pažnju moramo posvetiti sigurnosnom

ranja pitanja neizmirenih obaveza. Vjerujem u pozitivno rješenje, jer mi imamo argumente, a i do sad smo uspješno saradivali sa nadležnim ministarstvom i federalnom Vladom.

Koji su najvažniji budući pravci djelovanja Nadzornog odbora?

- Želim naglasiti da su ŽFBH u ovom trenutku u potpunosti osposobljene za implementaciju svih zakona u željezničkom sektoru. U perspektivi, očekuje nas prestrukturiranje željezničkog sektora, odvajanje operatora i infrastrukture. Cijenim da se infrastruktura mora integritirati na razini države, a operatora može biti više. Zbog toga, naše domaće operatore treba osposobiti i pripremiti za predstojeću tržišnu utakmicu. U tom smislu, moramo dodatno raditi na kadrovskom i tehnološkom jačanju, tim prije što nam 2010. godine dolaze najsvremeniji Talgo vlakovi. Nameće se potreba razvoja marketinškog segmenta poslovanja. Također, moramo razvijati i stvarati navike da se naši građani voze vlakom kao najisplativijim, najefikasnijem i ekološki najopravdanijem vidom transporta. U perspektivi razmišljamo i o razvoju željezničkog transporta unutar velikih gradskih sredina, tipa metroa.

Koje su osnovne smjernice za rad u narednom četverogodišnjem mandatu Nadzornog odbora?

- Pred nama je mnogo posla, ali mi imamo viziju, snagu i potencijale da nastavimo pozitivan trend poslovanja. Učinit ćemo sve što je u našoj moći da ŽFBH u potpunosti implementi-

Brza revitalizacija

- Želim istaći da je našoj zemlji neophodna brza revitalizacija i razvoj željezničkog sektora u cilju dostizanja europskih standarda, a u skladu sa njegovom budućom ulogom i značajem u okviru europskih željeznica.

aspektu. Nažalost, imamo evidentan problem krađe naše imovine. Rješenje je u aktiviranju efikasne zaštitarske službe. Također, svi mi moramo biti „Valter“ i braniti svoju imovinu.

Kako riješiti problem postojećeg duga od 72 miliona KM?

- Federalno ministarstvo prometa i komunikacija priprema zakon kojim bi bilo regulirano ovo pitanje. Mi se nadamo da će okvirno, do kraja godine, biti usvojen zakon o načinu reguli-

raju dogovorene projekte u cilju rekonstrukcije i modernizacije, prvenstveno na koridoru Vc i dionicama pruga na paralelnom koridoru X. Cilj je brži, efikasniji i sigurniji putnički i robni željeznički transport. Također, za nas je zanimljiv i Jadransko-jonski koridor u funkciji razvoja regije i gospodarstva u cjelini. Kada govorimo o turizmu, između ostalog, pokrenuta je inicijativa o uvođenju popularnog Čire od Čapljine do Dubrovnika, što bi predstavljalo turističku atrakciju.



Završena sanacija tunela Ivan

Sanacija tunela Ivan uspješno je završena 19. maja 2007. godine, dva i po mjeseca nakon što je radna snaga RJ ZOP Konjic započela radove na ovom vrlo važnom objektu. Korištenjem unutrašnjih kapaciteta i uz maksimalni angažman zaposlenih, iz tunela je izbačeno 1030 m³ materijala grusa. Izvršeno je kompletno čišćenje odvodnog kanala punog blata, ručnim i mašinskim putem sa traktor mašinom, sa odvozom starog materijala na deponiju.

U tunel je ugrađeno ukupno 749m³ materijala novog grusa.

Postavljeno je 560 komada novih čeličnih pragova i to 320 komada sa zalihama RJ ZOP Konjic i 240 komada sa zalihama RJ ZOP Bihać.

Izvršena je i reparacija 260 starih pragova, varenjem puknuća na njima, šta znači da je ukupno zamijenjeno 820 komada puknutih pragova, odnosno pragova koji nisu bili za upotrebu.

Čitavom dužinom tunela Ivan, na svakih 50 metara sa lijeve strane, postavljene su hektometarske oznake, a sve niše obojene vidljivom bijelom bojom i detaljno očišćene. Urađeno je podbijanje i rešetanje kolosjeka na čitavoj dužini tunela.

Po završetku radova izvršeno je mjerenje geometrije kolosjeka, vizuelan pregled pruge sa lokomotive i pješice, te konstatovano da na čitavom potezu tunela Ivan ne postoje puknuti ili

oštećeni pragovi, da je kompletan kanal za odvod očišćen i da voda neometano otiče.

Zahvaljujući izvršenoj sanaciji, povećana je bezbjednost saobraćaja i mogućnost povećanja brzine voza. Svi radovi obavljani su maksimalnim korištenjem zatvora u trajanju od šest sati dnevno, ali i danima koji su, inače, neradni.

Na sanaciji koja je započeta 5. marta 2007. godine, svakodnevno je radilo 50 ljudi, među kojima šef građevinske službe PI Mostar Ibrahim Orle, šef RJ ZOP Konjic Ramiz Korić, te pružne poslovođe Džamil Špago, Sead Didik, Ilija Kuljanin, Samir Begić, Edin Memić, Hilmo Mezet i drugi vrijedni radnici.

INVESTICIJSKI PODUHVA TI

Mikroprocesorsko osiguranje stanice Alipašin Most

Pomoćnik ministra prometa i komunikacija u Vladi FBiH Izet Mehinagić i predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur, svečano su 30. marta 2007. godine pustili u rad sistem „Mikroprocesorsko osiguranje stanice Alipašin Most“ u Sarajevu.

Projekat osiguranja stanica podrazumijeva korištenje moderne elektroničke opreme, bazirane na računarskoj tehnologiji vođenja procesa odvijanja kontrole željezničkog saobraćaja.



Komponente sistema osiguranja stanica su visokog kvaliteta i pouzdanosti. Za napajanje električnom energijom, pored elektrodistributivne mreže, sistem koristi i vlastiti izvor napajanja iz kontaktne mreže, što daje dodatnu autonomiju i sigurnost u radu sistema.

Projekat obuhvata sanaciju osiguranja u šest stanica na području ŽFBH: stanice Alipašin Most, Podugovi, Rajlovac, Mostar-P, Bačevići i Bosanska Poljana. Vrijednost ugovora za područje pruga Željeznica FBH iznosi 5.879.000 eura, a vrijednost opreme stanice Alipašin Most je 1.160.000 eura. Prema ugovoru, rok za završetak radova je dvije godine. Kreditna sredstva obezbijedena su putem Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD).

Po izvršenoj međunarodnoj tender proceduri, za projekat osiguranja stanica, odabrana je njemačka kompanija ALCATEL. Pored ove renomirane kompanije, u realizaciji projekta učestvuju domaće kompanije AIDIA Inženjering-Sarajevo i STEP Sarajevo.

Interno glasilo i web stranica



Željeznice FBH učinile su kvalitetan pomak u medijskoj promociji u cilju još transparentnijeg predstavljanja, kako prema uposlenima u ŽFBH, tako i građanima BiH, te poslovnim partnerima i saradnicima koji su zainteresirani za rad ŽFBH. U tom smislu, prilikom svečanosti na stanici Alipašin Most, promoviran je prvi broj internog glasila „ŽFBH Info“ i zvanična web stranica ŽFBH, koja će uskoro biti dostupna na internet mreži.

Ugovor vrijedan 18.099.000 eura

Ugovor za glavni popravak i modernizaciju 14 diodnih električnih lokomotiva serije 441, potpisali su 5. aprila 2007. godine predsjednik Uprave-generalni direktor Željeznica FBH Narcis Džumhur i predsjednik Uprave društva KONČAR-Elektroindustrija Darinko Bago.

Vrijednost potpisanog Ugovora iznosi 18.099.000 eura. Prema Ugovoru, lokomotive koje se šalju na glavni popravak i modernizaciju moraju biti u ispravnom, voznom stanju, a šalju se sukcesivno, jedna po jedna. Rok za isporuku popravljene i modernizovane lokomotive je sedam mjeseci. Izvođač preuzima potpunu odgovornost za kvalitetno izvršenje radova.

Kontrola kvaliteta, te ispitivanje, preuzimanje i obuka, obostrano je dogovorena. Garancijski rok je 12 mjeseci.



Ugovorene strane izrazile su obostrano zadovoljstvo zbog nastavka saradnje koja datira još iz vremena kada se tadašnji ŽTO Sarajevo opredijelio za nabavku električnih lokomotiva serije 441 proizvedenih u Končaru.

Ovom svečanom činu prisustvovali su, između ostalih, premijer FBiH dr Nedžad Branković i federalni ministar prometa i komunikacija Nail Šećkanović.

Ministar Šećkanović istakao je da će resorno ministarstvo nastojati ostvariti pretpostavke da ŽFBH ostvaruju funkcije predviđene zakonom i da svoje tehničke usluge dignu na još kvalitetniji nivo.

Premijer FBiH dr Nedžad Branković u vrlo emotivnom govoru, pozvao je ugovorene strane da u Srebrenici pokušaju zajedno pokrenuti proizvodnju, barem manjih razmjera. Također je istakao da država mora imati odgovornost prema željeznicama i da joj treba omogućiti da širi tržište i poslove realizira u dogovorenim rokovima.

Pokretanje integralne proizvodnje je veliki test za vas



Na ovogodišnjem međunarodnom sajmu metala ZEPS Intermetal 2007, na kojem je učestvovalo 167 izlagača iz 20 zemalja, veliki interes i pažnju privukao je izlagački štand Mittal Steel-a Zenica, kao i manifestacija posvećena razvojnim planovima ovog proizvođača čelika. Generalni direktor kompanije M. K. Srinivasan izjavio je da se nada da će do kraja 2007. godine Mittal Steel proizvesti 620.000 tona čelika, a da će prodaja dostići nivo od 650.000 tona gotovih proizvoda.

S obzirom na to da su Mittal Steel Zenica i Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine izuzetno važni za razvoj privrede naše zemlje i ujedno poslovni partneri, pitali smo direktora M.K. Srinivasana da li je zadovoljan dosadašnjom saradnjom sa ŽFBH.

-Imamo jako dobru saradnju sa Željeznicama FBiH. Nekoliko puta sam se sreo sa vašim generalnim direktorom Narcisom Džumhurom i

nakon tih sastanaka saradnja je još bolja. Pred vama je uskoro veliki test, a ključno pitanje je da li će Željeznica svojim kapacitetima moći pokriti integralnu proizvodnju. Iz rudnika će stizati dosta željeznih ruda, iz luka će dolaziti mnogo materijala koje će trebati prevesti. Biće nam drago ako uspijete odgovoriti našim potrebama.

Da li ste upoznati sa razvojnim planovima ŽFBH?

- Jesam. Zvuče mi jako dobro i ako ih ostvarite mislim da ćete dobiti punu podršku Mittal Steela.

Na koji bi se način, po Vama, dodatno mogla poboljšati saradnja između ove dvije kompanije?

- Željeznica, prije svega, sama treba uzeti zalet. To znači da treba obnoviti svoju infrastrukturu, svoje vagona i da proprijeti naše proizvodne djelatnosti.

Međunarodna konferencija članica unije TEA

Za jedinstven nastup na evro-azijskom tržištu

Međunarodna konferencija Željeznica članica unije TEA (Tarifnske unije „Evropa-Azija“) održana je u Sarajevu od 17. do 19. aprila 2007. godine. Na konferenciji su učestvovali predstavnici Srbije, Crne Gore, Makedonije, Grčke, Rumunije, Bugarske, Turske, Irana, Siñje, Jordana i naše države.

Osnovni cilj ove tarifnske unije, pa i ove konferencije, jeste da se kroz unapređenje saradnje u pogledu prevoza robe razvija željeznički saobraćaj, kako između ovih zemalja tako i u tranzitu, te poboljša kvalitet prevoza robe željeznicom. Također, jedan od ciljeva jeste da



se poveća obim prevoza pridobivanjem novih transporta, te da se kroz modernu i fleksibilnu komercijalnu politiku, jedinstveniji nastupi na evro-azijskom tržištu transportnih usluga.

Dobrodošlicu i uspješan rad učesnicima konferencije poželio je predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur. Organizacijom ove međunarodne konferencije i nizom bilateralnih sastanaka sa predstavnicima Željeznica učesnica, ŽFBH su još jednom iskazale svoje gostoprimstvo i spremnost za organizaciju značajnih događaja, a u cilju promocije željezničkog sektora u Bosni i Hercegovini.

DJECA - STUBOVI SVIJETA

Tinejdžerka – direktorica ŽFBH

Ana Marija Brkić, učenica III razreda Katoličkog školskog centra iz Sarajeva, bila je jedan dan direktorica Željeznica Federacije BiH!

Riječ je o projektu „Tinejdžer, jedan dan direktor značajnog državnog preduzeća u BiH“, u okviru nevladine organizacije „Djeca - stubovi svijeta“ čiji je pokrovitelj Vlada FBiH.

Predsjednik Uprave - generalni direktor ŽFBH Narcis Džumhur, upoznao je 28. maja 2007. godine svoju kolegicu sa dnevnim aktivnostima i poslovima direktora, nakon čega joj je „predao“ svoje dužnosti.

Nakon prezentacije, tinejdžerka-direktorica učestvovala je na sjednici Uprave društva ŽFBH. Potom je uslijedio obilazak Poslovnog područja Sarajevo. Tom prilikom direktorica Brkić posjetila je Glavnu željezničku stanicu Sarajevo, zatim, stanicu Alipašin Most gdje se upoznala sa najsavremenijim mikroprocesorskim osiguranjem stanica, te fabrike u Rajlovcu i Blažuju, namijenjene za održavanje željezničke infrastrukture.

Ana Marija Brkić je odlična učenica i svoje ambicije želi ostvariti u BiH. Ističe da mladi imaju šansu i mogućnost za lično usavršavanje i školovanje, ali da moraju iskazati više inicijative i samoorganiziranja. Na kraju radnog vre-



mena, tinejdžerki-direktorici Brkić, uručen je prigodan poklon za uspomenu. Ona je istakla da je lijepo biti direktor, ali da to iziskuje puno truda i rada kako bi se postigli najbolji rezultati. Uz lijepe želje, Ana Marija je poručila: „Vozite se željeznicom.“

Vozovi na poštanskoj marki!



Vozovi Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine, našli su svoje mjesto i na poštanskim markama! Radi se, u stvari, o dvije lokomotive čije je idejno likovno rješenje osmislio poznati akademski slikar i prijatelj željeznica Adin Hebb.



Sva autorska prava ustupljena su izdavaču „JP BH POŠTE“, te će se motivi lokomotiva moći naći i na FDC kovertu, prigodnom žigu, biltenu i drugim promotivno propagandnim materijalima u cilju afirmacije kulturno-historijske baštine BiH.

Svjetski rekord na željeznici

Brzina 574,8 km/h.

TŽV (Trains a Grande Vitesse), francuski brzi voz kompanije Alstom, postigao je novi svjetski rekord na željeznici razvivši brzinu od 574,8 km/h. Ovaj rekord ostvaren je 3. aprila 2007. godine na novoj pruzi velikih brzina Pariz – Strazbur.

Planovi za izradu ovog voza počeli su 1960. godine nakon početka izgradnje japanskog brzog voza Šinkasena, a prvi put je pušten u saobraćaj 1981. godine na pruzi Pariz-Lion. Nakon Pariza, TŽV je uveden u saobraćaj na cijeloj mreži pruga Francuske. Rezultat uspješna TŽV-a je uvođenje brzih vozova u susjednim zemljama (Njemačka, Belgija Italija..).



Brzinu od rekordnih 574,8 km/h omogućavaju posebne šine (LGV) mada može saobraćati i na običnim šinama maksimalno dopuštenom brzinom od 220 km/h. Pogone ga jaki motori (ukupne snage i do 19.600 kW), lagan je (385-423 t), dugačak 200 m i može imati do 512 sjedišta. Upravljanje vozom je riješeno unutrašnjom kompjuterizovanom signalizacijom tako da mašinovođa ne mora pratiti vanjsku signalizaciju. Za sada, TŽV je vrlo pouzdan voz bez zabilježenih smrtnih slučajeva. Pored Francuske, TŽV saobraća i na prugama Španije i Južne Koreje.

VAŠA PISMA

Željezničarsko poštenje

Sa velikim zadovoljstvom objavljujemo pismo Branka Vasiljevića iz Koprivne, koje je stiglo našem generalnom direktoru Narcisu Džumhuru: *Poštovani gospodine Narcis, generalni direktor ŽFBH, izvinite da Vam se obratim ovim putem.*

„Poštovani direktore Narcis, generalni direktore ŽFBH. Želim da Vam se obratim ovim pismom u znak zahvalnosti Vama i Vašem osoblju iz voza broj 259 od dana 20.03.2007. godine, kao i osoblju željezničkih stanica Zenica Nova i Kakanj (gosp. Nerminu Čabriću šefu stanice, gosp. Dervišević Edibu otpravniku vozova i gosp. Asieferdović Švedu otpravniku vozova).“

U vozu broj 259 bio je konduktor Čato Nezir. Naime, ja sam navedenog dana istim vozom putovao na relaciji Doboj- Zenica. Kad sam izašao u Zenicu primijetio sam da mi nedostaje iz zadnjeg džepa novčanik sa ličnim dokumentima i nešto novca. Odmah sam se obratio dežurnom otpravniku vozova, s molbom ako može stupiti u vezu sa konduktorom. To je veoma brzo učinio. Konduktor je pronašao moj novčanik i predao ga otpravniku vozova u stanicu Kakanj. Otpravnik je sve zapakovao i kovertao pa poslao u stanicu Zenica Nova. Otpravnik u Zenici mi je uređno uručio novčanik sa dokumentima i novcem. Tada sam se upoznao i sa šefom stanice.

Ovo Vam pišem, jer imate veoma čestite i poštene radnike, pa se i Vama i njima najiskrenije zahvaljujem. Ako ste u mogućnosti da ih nagradite ili bar javno pohvalite.

S poštovanjem, Branko Vasiljević, Koprivna

Njihova srca kucaju za prugu

U trenucima kad sekunde odlučuju o životu i smrti, prepoznaju se heroji. Samo šest sekundi imali su Mirsad HUSKOVIĆ (26) i Enver PEZO (47) da spase svoje živote i živote putnika u vozu 390, koji se 27. januara 2007. godine u 18 sati i 35 minuta, našao 150 metara ispred ogromne gomile stijena, obrušenih na prugu u mjestu Raštani prema Sarajevu.

- Vozio sam 70 km na sat i iznenada ugledao gomilu kamenja pred sobom. „Nema pruga!“, rekao sam svom kolegi Pezi. „Koži!“, sjeća se Husković užasnog trenutka, kakvog tokom tri godine koliko je mašinovođa, ni u snu nije mogao zamisliti.

U djeliću sekunde prošio mu je kroz glavu šta mora uraditi. Povukao je ručicu za „brzo kočenje“ i aktivirao prekidač za odvajanje lokomotive od kontaktnog voda. Tek onda, sa kolegom je pojurio kroz vrata koja su vodila prema unutrašnjem djelu lokomotive. Pezo je legao na pod u središtu, koji se smatra njenim najsigurnijim dijelom. Mirsad je otrčao na suprotan kraj lokomotive prema kabini, kad je nastao žestok udar. Pao je na koljeno i rasjekao ga. Putnički voz zabio se u tone obrušenog kamena. Onda je sve stalo.

- U šoku, otvorio sam vrata lokomotive i ugledao naše dispečere. Odmah su nam priskočili u pomoć. Reagovali su više nego profesionalno. U roku od 20 minuta na mjesto nesreće stigli su policija i hitna pomoć, priča Mirsad.



Od sile udara lokomotiva se uspela na kamenje. Iako je povlačenjem ručice za brzo kočenje brzina voza smanjena na 35 km na sat, neki od putnika su lakše povrijeđeni. Srećom, težih posljedica nije bilo. Odvajanjem lokomotive od kontaktnog voda izbjegnuta je opasnost od strujnog udara.

Ovakvu nesreću, Mirsadova kolega Enver Pezo nije video tokom 24 godine, koliko je mašinovođa.

- Desilo se da se na prugu obruši kamen, dva, ali ovako nešto nikad. Stručnjaci su poslije izmjerili da je na pruži bilo više stotina kubika kamena. Mirsad i ja smo bukvalno gledali smrti u oči, kaže Enver koji se od posljedice udara prilično ugruvao.

Zahvaljujući pribriranosti naših mašinovođa, spriječena je nesreća velikih razmjera i izbjegnuta veliki materijalni gubici. Uprava ŽFBH nagradila je naše heroje sa po 2500 KM. Oni kažu da im je najviše značilo prvo pitanje generalnog direktora kad su mu javili za nesreću.

- Jesu li mi živi majstori?, pitao je, baš ljudski, Narcis Džumhur. - To je nama golemo, kažu u isti glas obojica. Mirsad se na posao vratio nakon mjesec dana bolovanja, a Pezo nakon sedam. Bez straha i treme sjeli su u lokomotivu. I, pravac pruga. Jedino su im se supruge malo najutile, kad su im priznali da u tih nekoliko sekundi užasnog straha i šoka, nijednom nisu pomislili na njih i djecu. Njihovo sroce, kažu, kuca za prugu.

Sindikat poklonio penzionerima satove

Čovjek ima osjećaj da o njemu neko brine

Željezničari koji su svoj radni vijek zaključili 1. januara 2006. godine, podsjetili su se 17. aprila 2007. godine da je željeznica jedna velika porodica u kojoj se niko i ništa ne zaboravlja. Sindikalna organizacija ŽFBH organizovala je u njihovu čast svečanost i poklonila im ručne satove na kojima je ugraviran datum 15. april 2007. godine i znak sindikata.

- Penzionisanim željezničarima koji su bili članovi sindikata pripremili smo skromne poklone. Prvi put poslije rata imamo mogućnost da to uradimo. Poklone smo obezbijedili iz svojih sredstava- rekao je Hašim Jamak predsjednik Sindikalne organizacije ŽFBH regija Sarajevo.

Uz lijepo druženje, veselje i pjesmu satovi



su uručeni Rašidu Suljagiću, Zehri Masleši, Rifetu Bečiću, Haski Kuldiji, Jusufu Baliću, Uzairu Omarbegoviću, Čamilu Topaloviću, Raifu Zukiću, Šaćiru Hadžajliji, Miloradu Staniću, Aliji

Spiljku i Sulejmanu Hoti.

Za Faruka Jalovčića sat nije imao ko preuzeti. Njegovo sroce prestalo je kucati prije nekoliko mjeseci, a vrlo brzo, za njim je sa ovoga svijeta otišla i njegova žena.

Da je željeznica mnogo više od samoga posla, kazuje i Zehro Masleša, čovjek koji je 40 godina proveo na prugu.

- Bilo je to lijepo vrijeme. Radio sam kao čuvar, svaki dan putovao iz Konjica u Sarajevo. Nije mi bilo teško. Ovo je lijepo što su nas se sjetili iz sindikata. Čovjek ima osjećaj da nije zaboravljen, da i danas neko o njemu brine- rekao je Zehro Masleša, čiji je sin Elvir, pružni radnik, nastavio porodičnu tradiciju.

Vozom dolinom Une



Od Bihaća do Martin Broda, 150 ljudi uživalo je sa platforme voza prateći kanjon smaragdne ljepotice Une, a u organizaciji "Rotary kluba" iz Bihaća, 16. juna 2007. godine...



Pruge ŽFBiH vodu kroz prekrasno predjele



Halid Bešlić je stari prijatelj željeznica



Pjesma "Jankura s Une" otkrivala je i kroz tunele...



Dobrodošćen u Martin Brod

Na osnovu člana 66. Statuta JP ŽFBiH d.o.o. (Službene novine FBiH br.27/06), Uprava Društva je na svojoj XVII redovnoj godišnjoj 15. martu 2007. godišnjoj skupštini u danjaku saglasnosti sa izdavanjem internog glasila "ŽFBiH info". Uređivački kolegij: Smajo Šalketić, Ninoslav Lučić, Sejo Ramić, Svetozar Mujkanović, Edin Šanđić, Alina Fatićević. Glavni odgovorni urednik: Samir Kadrić. Redakcijski odbor: Filizet Mršo, Senka Račić i Mediha Žirojević (foto). DTP: Mihalj Zekićević. Dizajn naslovnice: stana. Izdava: P. Helić. Štampanja: „Bemust“. List je besplatan. Adresa: Mustafa 2, Sarajevo. Tel.: ++387 33 251 120, fax: 387 33 652 396, e-mail: info@zfbh.ba