



ŽFBH

Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine

Info

broj 3

god I

oktobar 2007.

S povodom: Narcis Džumhur



**Evropski standardi
do 2010. godine**

U posjeti:



Rajlovac



Bihać

Intervju

Izet Mehinagić:

**Sa željeznicom
se živi**

UPRAVA DRUŠTVA

Sastanak direktora ŽFBH

Željeznice dijele sudbinu privrede i društva

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Optimistične prognoze

Ukoliko se zadrži obim prevoza ostvaren u periodu maj-avgust, 2007. godina mogla bi biti rekordno uspješna godina za ŽFBH. U prvih osam mjeseci ove godine prevezeno je 4.634.493 tone robe. U odnosu na 2006. godinu prevoz je veći za 6 %, ali 10% manji od Plana. Ostvareno je 488.283 368 ntkm, ali je zbog strukture prevoza ostvareno 7% manje ntkm u odnosu na isti period prošle godine. U prvih sedam mjeseci ove godine prevezeno je 238.522 putnika i ostvareno 17.994.482 pkm, što je za blizu 5% više u odnosu na isti period prošle godine.

događaja odnosi se na krađu imovine, a manji procenat na kvarove vučnih vozila. Krađe u znatnoj mjeri usporavaju željeznički saobraćaj, što za preduzeće

analize, timski rad i video nadzor - mora djelovati preventivno, represivno i edukativno kako bi se spriječile direktne i indirektne štete. Naglašena je potreba poštovanja

AKCIJE

Nagrađeni najbolji studenti

Putujemo u Evropu

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



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

INTERVJU

Izet MEHINAGIĆ

pomoćnik ministra prometa i komunikacija u Vladi FBiH

O Zakonu o finansijskoj konsolidaciji

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

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

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

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

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



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

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

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

Reformski procesi

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

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

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

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

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

U POSJETI Centralna radionica Rajlovac

Derviš Hasković, direktor

Muhamed OMERHODŽIĆ, poslovođa

Uklanjali smo mine da bismo mogli ući u depo

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

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



Muhamed Omerhodžić

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

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

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

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

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

Ulažemo u naš kadar

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

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

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

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



Adis Ramić i Mujo Hodžić

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

Muhamed se sjeća, ne tako

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

- Puno posla je urađeno od rata naovamo- nastavlja Muhamed. - Kad smo se vratili ovdje poslije reintegracije, sve je bilo minirano.



Mustafa Ahmedšpahić

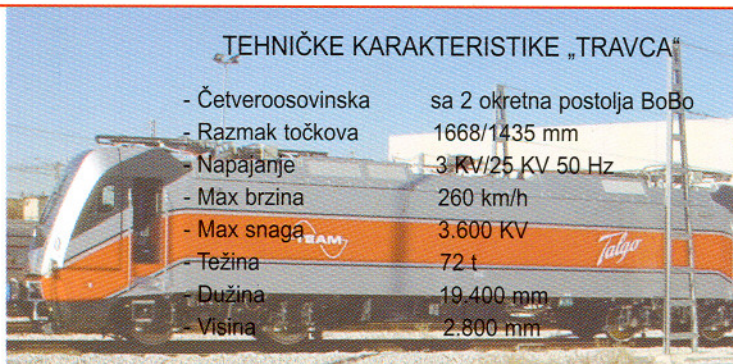
PREZENTACIJE

TRAVCA u Sarajevu

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

TEHNIČKE KARAKTERISTIKE „TRAVCA“

- Četveroosovinska	sa 2 okretna postolja BoBo
- Razmak točkova	1668/1435 mm
- Napajanje	3 KV/25 KV 50 Hz
- Max brzina	260 km/h
- Max snaga	3.600 KV
- Težina	72 t
- Dužina	19.400 mm
- Visina	2.800 mm



PP-poslovno područje i Područje infrastrukture u Bihaću

Kanton ima obavezu sufinansirati putnički saobraćaj



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

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

Nešto lošije stanje je unutar putničkog prevoza. Prevoz putnika odvija se sa tri para putničkih vozova i to na relacijama Bihać - Bosanski Novi i Bihać - Blatina.

Direktor Pašić ističe da postoji potreba za stvaranjem veze iz Bihaća za brzi noćni voz koji saobraća na relaciji Sarajevo- Zagreb.

- Vršimo pritisak na Vladu Unsko-sanskog kantona za sufinansiranje lokalnog putničkog saobraćaja. Njihovu podršku imali smo tokom 1998, 1999, 2000. i 2001. godine. Sa iznosom od 360 hiljada KM godišnje, kolika bi trebala iznositi podrška Vlade, mogli bismo u značajnoj mjeri poboljšati kvalitet

lokalnog putničkog saobraćaja- kaže Pašić.

Na pruži dugačkoj 100 kilometara, 30 kilometara je pod naponom. U toku je sanacija kontaktne mreže u dužini cca 20 kilometara na relaciji Blatina - Bosanska Krupa,



Fadil Pašić

čijim završetkom će se omogućiti obavljanje vuče vozova elektro lokomotivama od Bihaća prema Bosanskom Novom. Na održavanju donjeg i gornjeg stroja pruge uložena su znatna finansijska sredstva, tako da je zadnja mjerna vožnja pokazala da se najveća dopuštena brzina vozova na poje-

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

- Ti prelazi bi morali biti automatizirani svjetlosnom i zvučnom signaliza-

cijom i polubranicama, radi povećanja stepena sigurnosti. Naše mašinovođe su jako dobro obučeni i savjesni ljudi, ali radi opšte sigurnosti na ovim putnim prelazima treba poduzeti dodatne mjere- ističe Dževad Suljić, šef službe za organizaciju i sigurnost saobraćaja Područja infrastrukture u Bihaću.

Krađa imovine

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

NOVI PREVOZI

Porast broja kontenera

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

Ovakav trend rasta zahtijeva nova rješe- nja. Zbog toga su započete aktivnosti na otvara- nju novog kontenerskog formiranja na že- ljezničkoj stanici Alipašin Most- prostor Intereu- ropa- Sarajevo. Prema protokolu potpisanom

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

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

ŽFBH obezbeđuje prevoz, dostavu i pre- tovar kontenera u stanici Alipašin Most.

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



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

PROMOCIJE

Udruženje inženjera konsulta- nata Bosne i Hercegovine, nakon prijema u punopravno članstvo u Međunarodno udruženje inženjera konsultanata (FIDIC), pokrenulo je stručni časopis "TRANSPORT I TRANSPORTNA INFRASTRU- KTURA"

Promocija prvog broja održa-

Transport i transportna infrastruktura

na je 12. jula 2007. godine u pro- storijama Akademije nauka i umje- nosti Bosne i Hercegovine u Sara- jevu, uz prisustvo velikog broja zvanica i eminentnih stručnjaka iz oblasti transporta, transportne infrastrukture i zaštite okoliša. Kako je u svom uvodnom izlaganu kazao prof. dr. Ešref Gačanin,



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

Bogatstvo leži u ovoj divnoj zemlji

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



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

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

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

Na Omladinskoj pruži Šamac – Sarajevo iskopano je 5.520.000 kubnih metara zemlje, izgrađeno 9 tunela u dužini od 2.450 metara, izgrađeno 17 mostova u dužini od 2.270 metara, a položeno je preko 300 km šina. Izgrađeno je 107 objekata; staničnih zgrada, magacina službenih objekata, utovarnih rampi, radionica i dr. Na izgradnji pruge radilo je i 5.860 omladinki i omladinaca iz 42 zemlje svijeta. Na taj način gradnja ove omladinske pruge dobila je internacionalni karakter.

Prugu je gradilo 211.381 omladinaca i omladinki, a struktura graditelja je bila slijedeća: 55.800 radnika; 112.300 seljaka; 34.600 đaka i 8.700 intelektualaca.

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

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

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

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

Tekst i foto-arhiv: Ajdin Fevzija - Braco

