

1872 - 1972

Sto godina željeznice u Bosni i Hercegovini

Sarajevo, 15. juni 1972. god.



1872—1972

A. J. Oliver F.

Sto godina željeznice

u

Bosni

i

Hercegovini

(kratak prikaz)

Sarajevo, 15. juni 1972. god.

Uvodne napomene

Ove godine navršava se 100 godina od nastanka prve željeznice u Bosni i Hercegovini. U uslovima tuđinske uprave i porobljavanja, njeno nastajanje i razvoj bili su usmjereni u pravcu osvajačkih težnji i zadovoljavanja kapitalističkih interesa. Zbog toga je već od samog svog početka nosila određena spoljna obilježja unutrašnjih sukobljavanja tih interesa.

Za turski period moglo bi se reći da je već sam pristup izgradnji željeznice na ovom području bio po mnogo čemu karakterističan. Jer, Turska toga vremena, suočena sa mnogobrojnim spoljnim i unutrašnjim teškoćama, pa i onim materijalne prirode, iako nije bila u mogućnosti da izdvaja znatna sredstva što ih je zahtijevala izgradnja željeznica, ipak je morala popustiti pred izvjesnim pritiscima za povezivanje sa zapadnom Evropom.

Četrdesetogodišnja okupacija Bosne i Hercegovine od strane Austro-Ugarske Monarhije i u politici građenja željeznica izraziti je primjer zavojevača koji nije birao sredstva u postizanju cilja. Otuda su svakako rezultirale sve one negativne karakteristike koje su se odražavale u primitivnosti, nepovezanosti i rascjepkane mreže, načinu eksploatacije i slično.

Period između dva svjetska rata gotovo da ništa nije dao na izmjeni naslijeđenog stanja.

Tek poslije oslobođenja naše zemlje željeznica je na području Bosne i Hercegovine doživjela potpuni preobražaj, gubeći sva ranija obilježja mučne prošlosti. Danas se željeznice u Bosni i Hercegovini u sklopu Jugoslovenskih željeznica mogu u mnogo čemu mjeriti sa najmodernijim željeznicama svijeta.

Željeznicama uopšte, pa i ovom prilikom povodom proslave njihove 100-GODIŠNJICE na ovom području, uključujući i period »ranog djetinjstva«, pripada puno priznanje za njihov doprinos podizanju kulture naroda i ubrzavanju razvoja proizvodnih snaga društva.

Ovaj kratak hronološki pregled građenja i razvoja željeznica u Bosni i Hercegovini treba shvatiti samo kao prigodnu publikaciju, dok cjelovitiji prikaz njene uloge i velikog doprinosa privrednom razvoju zemlje treba tek očekivati.

Ovu prigodnu
monografiju izdaje
Željezničko transportno
preduzeće
— Služba za štampu
i propagandu — Sarajevo,
povodom Stogodišnjice
puštanja u saobraćaj
prve pruge
u Bosni i Hercegovini
od Dobrljina preko
Prijedora i Bosanskog
Novog do Banja Luke.

Autori:

Dušan Žigić:

Izgradnja pruga i razvoj
željeznice na području
Bosne i Hercegovine
od 1872. do 1972. godine

Božidar Čalović:

Osvrt na razvoj
radničke samouprave na JŽ

dipl. inž. Branko Barić:

Modernizacija željeznice
u Bosni i Hercegovini

Izdavač:

Zavod za novinsko-izdavačku
i propagandnu delatnost JŽ,
Beograd, Nemanjina 6

Štampa:

„Birografika“ izdavačko-
štamparsko preduzeće JŽ,
Subotica

Izgradnja pruga i razvoj željeznice na području Bosne i Hercegovine od 1872. do 1972. godine

Izgradnja pruga

Period turske uprave u Bosni i Hercegovini

Grozničava utrka u građenju željeznica u svijetu polovinom prošlog vijeka, posebno u Evropi, nije mogla ostati bez odjeka ni u Turskoj, u kojoj je pored želja i potreba za izgradnjom željeznica, donošenju konačne odluke prethodila živa diplomatska aktivnost, pa čak i određeni pritisci sa Zapada. Najpovoljnijoj vezi, s obzirom na troškove izgradnje, od Budimpešte do Carigrada preko Beograda i Niša, usprotivila se Srbija i tražila zaštitu velikih sila. To je možda bilo presudno da se turska vlada na zagovor Austrije opredijeli za takozvanu »Carigradsku magistralu«, koja bi išla preko Trakije i Rumelije, Skopja i Mitrovice, Bijelog Polja, Sarajeva, Jajca i Banje Luke do Dobrljina. Time bi se preko Siska povezala sa zapadnom Evropom. U ime turske vlade, veliki vezir Ali-paša je 17. aprila 1869. godine potpisao ugovor o građenju navedene željezničke linije sa bankarskim konzorcijem: Societe imperiale des chemins de fer de la Turquie d' Europe, čiji je glavni akcioner bio baron Hirsch.

U ugovoru je predviđena paušalna cijena od 200 hiljada franaka za jedan kilometar izgrađene pruge. Tom prilikom ugovorena je ukupna suma od 150 miliona franaka. Za pokriće troškova, 16. marta 1870. godine raspisan je javni zajam u visini od 300 miliona franaka (750 hiljada obligacija sa nominalnom vrijednošću od po 400 franaka), koji je garantovala turska država.

Ugovor je, očigledno, bio nepovoljan za Tursku, koja se obavezala da će novozgrađenu prugu ustupiti u eksploataciju saugovaraču na rok od 99 godina, garantujući mu pri tom godišnju rentu od 14 hiljada franaka po jednom kilometru pruge. Osim toga, Hirsch se ustupaju koncesije za iskorištavanje bosanskih šuma i ruda, navodno zbog visokih troškova izgradnje pruge. Turska je kao naknadu trebala da dobije godišnje 8 hiljada franaka po jednom kilometru pruge u eksploataciji.

Radovi na obilježavanju pruge započeti su već početkom jula 1869. godine. Trasa je od Dobrljina preko Banje Luke, Travnika, Sarajeva do Prijepolja i dalje prema Kosovskoj Mitrovici presijecala četiri vododjelnice (Ivanjska, Karaula, Blažuj, Stambulčić i Bjelik).

Pri završetku izgradnje od Banja Luke do Ravnica, Hirsch je 18. maja 1872. godine otkazao postojeći ugovor i iznudio novi, po kome se njegovo »Generalno građevinsko preduzeće« obavezalo na dovršenje navedene željezničke pruge u dužini od 1.200 kilometara, i to u roku od dvije godine, ali uz novu cijenu od 240

*Prvi red vožnje za prugu Banja Luka—Dobrljin,
objavljen u »Godišnjaku vilajetske vlade«*

4

hiljada franaka po jednom km. Hirschovom akcionarskom društvu: Compagnie general pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe priznaje se pravo na eksploataciju svih završenih pruga u roku od 50 godina. Ključ za diobu prihoda: navedena kompanija odbija od godišnjeg prihoda sumu od 7 hiljada franaka po jednom km za pokriće troškova pogona, a od ostatka prihoda društvo odnosno kompanija dobija još 55%, dok turska vlada učestvuje u diobi samo sa 45% za pokriće kamata i amortizaciju zajma.

Mada nedostaju sigurni i detaljniji podaci o datumu puštanja u saobraćaj ove pruge, može se smatrati da je puštena u saobraćaj koncem 1872. godine. To potvrđuje većina dosad objavljenih radova. Međutim, treba napomenuti, da izvjesni izvori označuju kao datum puštanja u saobraćaj 5. I 1873. god.

Stanične zgrade u Dobrljinu, Bosanskom Novom, Prijedoru i Banjoj Luci bile su »dvojne prizemne zgrade veličine 21 × 7 m, zidane u njemačkom stilu, sa staničnim magacinima (osim Dobrljina) veličine 6 × 4 m, a stanica Banja Luka udaljena od grada oko 3 km.«

Ovaj podatak upućuje na pretpostavku da se zabilješka odnosi upravo na današnju staničnu zgradu Banja Luka predgrađe, koja je nesumnjivo tokom vremena pretrpjela izvjesne rekonstrukcije i dogradnje. U prilog tome stoji i činjenica da su kasnije okupacione trupe dogradile prugu od Banje Luke predgrađa do Banje Luke grada, kada je sagrađena i nova stanična zgrada u gradu. Iz situacione skice željezničkih postrojenja Banje Luke predgrađa, koja je rađena ranije, ne vidi se nikakve ispravke prethodnog stanja, dok se vidi ucertavanje novije dogradnje, uključivo do 1914. godine. U Banjoj Luci je izgrađena i ložionica sa manjom remontnom radionicom. Dužina pruge od Banje Luke do Ravnice (do Dobrljina nije bila završena) iznosila je 87 km, širina kolosijeka 1,435 m, šine su bile dužine 6,5 m, težine 32,5 kg/m, a visine 126 mm. Pruga je bila osposobljena za osovinski pritisak od 7,3 tone. Od vozničkih sredstava bile su: dvije lokomotive sa brojevima 40 i 41, sa po tri vezane osovine sistema »Kraus«, težine 64 tone, i tri lokomotive sa brojevima 401, 402 i 403 sa po dvije vezane osovine i bakrenim ložištima. Kolski park posedovao je 9 putničkih kola, od čega: jedan paša-vagon (vrsta salonskih kola), troja kola prvog i drugog razreda, 5 kola trećeg razreda, zatim 64 teretnih otvorenih i zatvorenih kola i 7 kola za šljunak (sa drvenim odbojnicima i kvačenjem na lanac).

Photogalerija by konduktier

Remontna radionica za lokomotive i kola imala je slijedeća sredstva: jednu stojeću parnu mašinu, jedan tokarski strug, jedan šeping (blanjalica), 4 dizalice drvene konstrukcije za dizanje lokomotiva i kola, te jedan ventilator. Okretnice za lokomotive bile su u Banjoj Luci, Prijedoru i Dobrljinu. Željezničko osoblje je u cjelini bilo stranog porijekla. Šef cjelokupne željezničke službe bio je Austrijanac Manschardt, a šef ložionice nadinženjer Steiner. Zabilježena su i imena trojice mašinovođa: Jaworowski, Majerowski i Kruschner.

Zvaničan red vožnje objavljen je na turskom (arabicom) i na srpskohrvatskom jeziku, po kome su putnički vozovi (jedan par) saobraćali svakodnevno u oba pravca, sa istovremenim polaskom i dolaskom iz polaznih u krajnje stanice i obratno.

Putnička tarifa je objavljena i u staničnim zgradama vidno istaknuta. Prevoz je bio skup i nepristupačan za široke mase. Vjerovatno se baš zbog toga u narodu rodilo nepovjerenje u »šejtan-arabu« (đavolska kola). Telali su po okolnim selima svakodnevno objavljivali saobraćaj vozova za naredni dan, koji su u početku saobraćali svakodnevno u oba pravca, zatim svakog drugog dana i, na kraju, dva puta nedeljno.

U vilajetskom službenom organu »Bosna« od 4. III 1873. godine objavljen je »Zakon o željeznici«, kojim se uglavnom obezbjeđuju željeznička sredstva i zaposleno osoblje od eventualnih oštećenja i napada. Zakon je štampan i u Zagrebu u vidu plakata (latinicom), a na pruzi je vidno istaknut u svim službenim prostorijama i putničkim kolima.

Saobraćaj na ovoj prvoj pruzi u Bosni i Hercegovini ugasio se sredinom 1875. godine, kao posljedica poznatog ustanka u Bosanskoj Krajini. Ponovo je uspostavljen 1878. godine ulaskom okupacionih trupa Austro-Ugarske, kada je ova željeznica dobila ime »Carsko-kraljevska željeznica Banja Luka—Dobrljin«.

Period austro-ugarske okupacije Bosne i Hercegovine (1878—1918)

Austro-ugarske trupe prešle su Savu kod Bosanskog Broda 29. VII 1878. godine, a zauzele Sarajevo 18. augusta iste godine. Za snabdijevanje okupacionih trupa u Bosni služio je tada jedino 240 km dug, vrlo loš put od Bosanskog Broda do Sarajeva. Troškovi prevoza na toj relaciji i za te prilike bili su basnoslovni. Iznosili su 40 forinti po jednoj metričkoj centi prevezene robe. Zbog toga je već krajem septembra 1878. godine započeta izgradnja pruge od Bosanskog Broda u pravcu Sarajeva i istovremeno izgradnja željezničkog mosta preko Save, u cilju povezivanja sa Slavonijom. Izbor baš ovog pravca B. Brod—Sarajevo pravdan je trenutnim vojnim potrebama, ali i privremenim karakterom pruge. Naime na tom pitanju unutar Monarhije došlo je do razmimoilaženja, jer su Mađari tražili pravac Šamac—Sarajevo, čime bi se po njihovom mišljenju izbjegla za eksploataciju nepovoljna 260 metara visoka vododjelnica Ljupljanica, (Han Marica), a skratio put do Dalja. Treba napomenuti da je pruga Dalj—Slavonski Brod bila upravo u izgradnji a dovršena je 1879. godine.

Pruga Bosanski Brod—Sarajevo, 270,117 km ukupne građevinske dužine, završena je u etapama: do Doboja 12. II 1879, Žepča 22. IV 1879. Zenice 5. VI 1879. i do Sarajeva 5. X 1882. godine, kada je puštena u saobraćaj na čitavoj relaciji. Između Slavonskog i Bosanskog Broda izgrađena je trasa od 3,484 km normalnog kolosijeka i puštena u saobraćaj 5. VII 1879. godine. Pošto je u međuvremenu dovršen i most preko Save, stanica Bosanski Brod dobila je karakter pretovarne stanice.

Lokomotivski park sastojao se od 20 lokomotiva sistema »Kraus« — tenderke i to: četiri sa po 60 KS, četiri sa po 50 KS, dve sa po 45 KS, četiri sa po 40 KS, 1 lokomotiva sa 30 KS i pet lokomotiva sa po 20 KS. Kolski park imao je: 12 putničkih kola druge klase sa po 10 sjedišta, 26 putničkih kola treće klase sa po 12 sjedišta i 2 »panoramska« kola (otvorena kola sa klupama natkrivena ceradama. Pored toga, četvora poštanska kola, 329 otvorenih kola sa sanducima (nosivosti od 2 tone), 45 plato-kola i dve drezine.

Upotrijebljene šine bile su različitih sistema i dimenzija (od 9,5, 14,3, i 19 kg/m) dužine oko 7 metara. Pragovi svježe sječeni od bukova i hrastova drveta, neimpregnirani. Najmanji poluprečnici krivina 30 m. Maksimalni nagib pruge 16 promila. Na čitavoj dužini ugrađena je 71 skretnica. Naziv »Carsko-kraljevska Bosanska željeznica« (Die k.k. Bosna Bahn) kasnije

je zamijenjena sa »Bosansko-hercegovačke državne željeznice« i najzad: »BH zemaljske željeznice«. Sjedište prve uprave do 1896. godine bilo je u Derventi, kada je premješteno u Sarajevo. Na čelu je bio inženjer Johan Tomassek, major pionirskog puka, a dodjeljena su mu još tri oficira, dva vojna računarska službenika, te 27 ostalih pomoćnih činovnika — svi stranog porijekla. Uostalom, iz dostupnih evidencija toga vremena vidi se da je zaposleno osoblje gotovo u cjelini bilo strano. Izuzetak su bili radnici zaposleni na najgrubljim fizičkim poslovima.

Prema izvedenim računicama, za izgradnju pruge, sa postrojenjima i navedenim voznim parkom, kao i dopunskim ulaganjima od 1878. do 1882. godine, utrošeno je ukupno 10,711.500 forinti. Finansiranje pruge teretilo je stavku predviđenu za izdržavanje okupacionih trupa.

Po završetku pruge Bosanski Brod—Sarajevo, austrijski predlog je bio da se izgradi pruga od Lašve preko Travnika za Bugojno i do Aržana, zatim da se poveže Jajce sa Banjom Lukom i izgradi Unska pruga, sve u očiglednoj namjeri da se ostvari veza sa Splitom. Međutim, toj zamisli usprotivili su se Mađari. Naime, mađarska zakonska odredba VI iz 1880. godine zabranila je izgradnju željeznica u Bosni i Hercegovini, izuzev šumskih i industrijskih, odnosno pruga za potrebe vojske. Posebno je uskraćena mogućnost izgradnje željeznica koje bi povezivale Bosnu i Hercegovinu sa Dalmacijom i Srbijom. Na kraju, nađeno je kompromisno rješenje, po kome se Bosna i Hercegovina povezuju željeznicom sa Jadranskim morem preko njihove teritorije. Jedino se moralo odstupiti od početne tačke pruge, tj. od izgradnje do Neuma, gdje je bilo nemoguće smjestiti luku i lučka postrojenja zbog ograničenog, strmog i krševitog područja. Usvojena je kao zadovoljavajuća varijanta da se umjesto do Neuma izgradi pruga od Metkovića, iako to nije bilo sretno rješenje. Naime, Metković se nalazi na Neretvi, 20 km uzvodno od njenog ušća, gdje je morsko dno plitko i muljevito i kao takvo nepodesno za pristajanje većih brodova.

Pruga Metković—Sarajevo izgrađena je u četiri etape: od Metkovića do Mostara (43,678 km, puštena u saobraćaj 14. V 1885. od Mostara do Ostrošca (65,315 km), puštena u saobraćaj 22. VIII 1888. godine, od Ostrošca do Konjica (u dužini od 13,030 km), puštena u saobraćaj 10. XI 1889. godine, i najzad od Konjica do Sarajeva (55,432 km), završena 1. VIII 1891. godine.

Na dijelu pruge Konjic—Sarajevo, najteže je bilo savladati vododjelnicu na Ivan-planini (877 m). Usponi

Photogalerija by konduktier

s jedne i druge strane vododjelnice nisu se mogli riješiti adhezionom prugom pa se morala primijeniti zupčanica po sistemu Romana Abta. Zupčanica između Pazarića i Tarčina bila je duga 3722 m i sa maksimalnim nagibom od 35 promila, dok je zupčanica Podorošac—Raštelica, u dužini od 15.222 m imala maksimalni nagib od 60 promila.

Citava pruga bila je duga 177,64 km, a njena izgradnja koštala je 19.900.000 kruna.

U ovo vrijeme, upravo 1892. godine, osnovana je i Glavna radionica bosansko-hercegovačkih željeznica u Sarajevu, s namjenom da vrši velike i srednje opravke lokomotiva. Radionica je tada imala samo tri odjeljenja: kotlarnicu, kovačnicu i montažu lokomotiva. Kvalifikovana radna snaga bila je isključivo stranog porijekla. Kasnije su u okviru radionice izgrađene putnička i teretna kolnica sa pomoćnim radionicama. Nepo-

sredno pred početak prvog svjetskog rata zabilježeno je brojno stanje zaposlenog osoblja od 1.280, a 1918. godine 1.511 radnika.

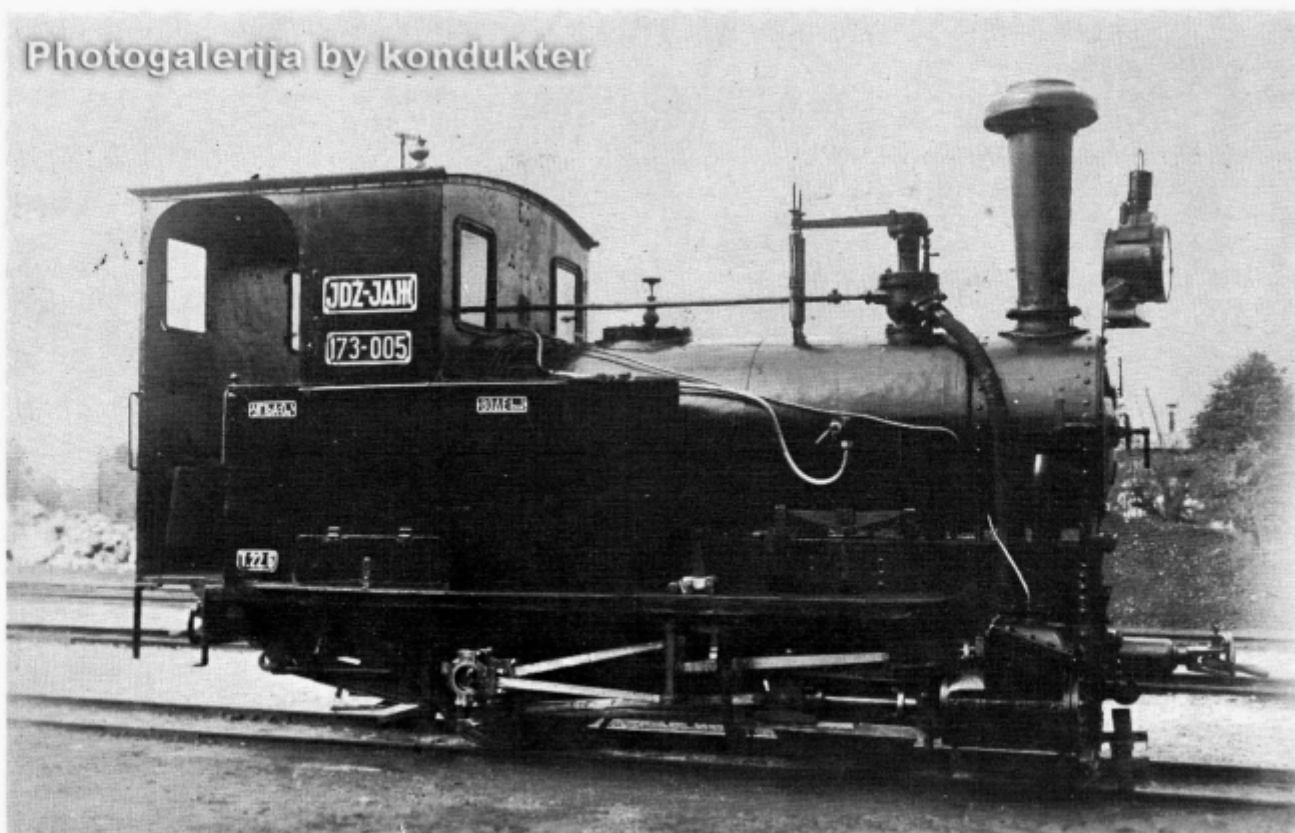
U međuvremenu izgrađene su i pruge: od Semizovca do Čevljanovića (20,300 km), kao rudnička pruga namijenjena iskorištavanju rudnika mangana, koja je puštena u saobraćaj 26. I 1885. godine. Za iskorištavanje bogatih nalazišta uglja i soli izgrađena je pruga Doboj—Simin Han (66,731 km), i puštena u saobraćaj 29. IV 1886. godine. Troškovi izgradnje ove posljednje, iznosili su 2.600.000 kruna.

Za lokalne potrebe grada Sarajeva izgrađena je mreža pruga gradske željeznice: od stanice Sarajevo do Katedrale, 5. I 1885. godine, od Marin-dvora do Latinske čuprije (Principov most), 1. V 1895., te produžetak od Latinske čuprije do Gradske tržnice, 1. XII 1897. godine — ukupne dužine 5,271 km. Do 1. IV 1898. godine ova željeznica je imala konjsku vuču, kada je zamijenjena električnom.

Pruga Ilidža—Ilidža banja, kao odvojak na južnoj pruzi (1,282 km), predata je na korištenje 28. VI 1891. godine.

Tip jedne od prvih lokomotiva, koja je saobraćala na teritoriji BiH željeznica od 1881. godine

Photogalerija by konduker



Photogalerija by konduktier

Izgradnjom pruge Lašva—Travnik—Bugojno—Donji Vakuf—Jajce, kojom je Austrija nastojala da ostvari svoju namjeru da se preko Aržana veže sa Splitom, a koju su Mađari zbog Rijeke onemogućavali na svaki način, trebalo je naći kompromis, taj toliko prisutan termin u odnosima dvojne monarhije. Od Lašve do Travnika (29,925 km) pruga je predana saobraćaju 26. X 1893., od Travnika do Bugojna (40,813 km) 14. X 1894. godine, dok je pruga Donji Vakuf—Jajce (23,787 km) puštena u saobraćaj 1. V 1895. godine. Zbog savladivanja vododjelnice Komar na dijelu pruge Travnik—D. Vakuf morala se primijeniti župčanica Aptova sistema.

Kao rudnička željeznica, Podlugovi—Vareš, bila je u samom početku posebno tretirana u iskazivanju prihoda i rashoda. U dužini od 24.557 km, predana je saobraćaju 7. XI 1895. godine.

Pruga Karanovac—Gračanica, kao odvojak na pruži Doboј—Simin Han, u dužini od 4,010 km, predana je saobraćaju 1. I 1898. godine.

Bez ikakvog ekonomskog opravdanja, po izričitom zahtjevu vojnih krugova, kao strategijske izgrađene su pruge: Gabela—Zelenika, Uskoplje—Dubrovnik i Hum—Trebinje. Njihova izgradnja tekla je jednovremeno na svim pravcima tako da je i međuzavisno njihovo puštanje u saobraćaj obavljeno 16. i 17. VII 1901. godine. Njihova dužina iznosila je: Gabela—Uskoplje—Zelenika 146,400 km, Uskoplje—Dubrovnik (Gruž) 16,500 km, Hum—Trebinje 16,700 km.

Sa istom namjenom izgrađena je i pruga Sarajevo—Uvac i Međeda—Vardište. Građene su neposredno pred namjeravanu aneksiju Bosne i Hercegovine, na zahtjev okupacionih trupa. Izgradnja je započeta u aprilu 1903. godine. Sa kote od 530 metara iz Sarajeva, pruga se penje, nagibom od 18 promila, do vododjelnice Stambulčić (946 m) a čitavom svojom dužinom probija se kroz klisure, koje su zahtjevale veliki broj nasipa, tunela (99) i potpornih zidova. Pruga Sarajevo—Uvac (137,696 km) i Međeda—Dobrun (21,697 km) predane su saobraćaju 4. VII. 1906. godine. Pruga od Dobruna do Vardišta (2,354 km) završena je 1. VIII 1906. godine. Ova tzv. istočna pruga, rekorder je u troškovima izgradnje, jer su ukupni troškovi iznosili

75 miliona zlatnih kruna (450.000 kruna po jednom kilometru). Završetkom ove pruge u stvari se završava period izgradnje uzane željezničke mreže tokom 40-godišnje austro-ugarske okupacije Bosne i Hercegovine. Dalji programi izgradnje pruga u periodu od 1906. do 1914. bili su samo predmet nadmudrivanja unutar dvojne monarhije. Jer, dok su Mađari insistirali na izgradnji normalnog kolosijeka Šamac—Sarajevo—Mostar, računajući da svu trgovinu Bosne i Hercegovine svedu u svoju interesnu sferu, austrijski dio monarhije zahtijevao je vezu sa Splitom preko Bugojna, zatim izgradnju Unske pruge i povezivanje Jajca sa već postojećom prugom Banja Luka—Dobrljin i dalje.

Bosna i Hercegovina, koja je 1910. dobijanjem tobožnjeg ustava »stekla«¹ autonomiju, tražila je: a) oslobođenje od plaćanja kamata i amortizacije za zajmove kojim su podmireni troškovi građenja — istočne i južnih pruga; b) uvođenje srpskohrvatskog jezika kao službenog na bosansko-hercegovačkim željeznicama i, c) da se pruga Banja Luka—Dobrljin uključi u mrežu »BH zemaljskih željeznica«. Poslije dugih natezanja, 8. XI 1912. na zajedničkom sastanku predstavnika austrijske i mađarske vlade, te zajedničkog ministra finansija Bilinskog kao zastupnika Bosne i Hercegovine, usvojen je zapisnik, koji je kasnije poslužio za zakonski nacrt i po kome se ovlašćuje Bosna i Hercegovina da na teret zemlje zaključi zajam od 270 miliona kruna — na 60-godišnji rok — namijenjen za izgradnju željeznica, i to:

- normalne pruge Šamac—Sarajevo i Banja Luka—Jajce,
- uzane pruge Bugojno—Aržano,
- normalne pruge Bugojno—Rama—Mostar,
- normalne pruge Tuzla—Brčko, sa odvojcima za Bijeljину i Raču,
- normalizaciju pruge Tuzla—Doboј.

Na izvjesne olakšice pri otplati zajma obavezale su se i austrijska i mađarska vlada. Carskom naredbom od 9. IV 1914. ovaj zakonski projekt postao je zakon. Na tome je i ostalo. Vječiti kompromis Austrije i Mađarske trebalo je da se realizuje na račun Bosne i Hercegovine.

Pored naprijed navedenih pruga u državnoj eksploataciji, u Bosni i Hercegovini tokom okupacije izgrađeno je još 547,800 km šumskih i rudničkih pruga privatnog karaktera, u cilju iskorišćavanja prirodnih bogatstava zemlje. Najpoznatije su: Štajnbajsova (kasnije Sipadova pruga): Prijedor—Knin i Srnetica—Jajce (337,700 km); Zavidovići—Han Pijesak—Kusače (118,7 km) i Usora—Pribinić (40,800 km). Ove pruge imale su javni karakter.

Period između završetka prvog i početka drugog svjetskog rata (1918—1941)

U čitavom ovom razdoblju nije se pokazala ozbiljna akcija na uklanjanju osnovnih nedostataka naslijeđene željezničke mreže sa gledišta realnih ekonomskih odnosa. Umjesto čvrstog programa i cjelishodnog povezivanja u cilju stvaranja jedinstvenog željezničkog sistema, te dugoročnih planova u perspektivnom razvoju željezničkog saobraćaja, stvarani su demagoški planovi, koji su zavisili od trenutne potrebe za afirmacijom vladajuće stranke, ili čak pojedinca. Uvijek su bile prisutne i »interesne sfere«, »nacionalni interesi« i slično. U ovom periodu dovršene su i izgrađene pruge: dionica od Bosanskog Novog do Bosanske Krupe, koja je rađena još za vrijeme rata, predata je saobraćaju 4. X 1920. godine; od Bosanske Krupe do Bihaća pruga je izgrađena i predata na upotrebu 17. VII 1924; dužina pruge Bosanski Novi—Bihać je 66,200 km; Bosanska Rača—Bijeljina (19,900 km) dovršena je 19. IX 1922. godine, a Bijeljina—Ugljevik (23,800 km) 5. VI 1925.

Izgradnjom tunela kroz Ivan-planinu između Raštelice i Bradine ukinuta je zupčanica na tom dijelu pruge, 9. IV 1931. godine.

Pruga Trebinje—Bileća (25,100 km), kao nastavak na postojeću prugu Hum—Trebinje, puštena je u saobraćaj 20. XII 1931.

Na pruzi Pazarić—Tarčin, izgradnjom 6,700 km kolosijeka, izvršena je korekcija postojeće pruge, 27. X 1935. godine.

Pruga Ustiprača—Foča (41,600 km) završena i predata saobraćaju 17. IX 1939. godine. I na kraju, pruga od Metkovića do Ploča (21,800 km) završena je 25. XI 1942. godine.

Period od oslobođenja do danas (1945—1972)

Poslije oslobođenja, ratom porušena zemlja postavljala je ogromne zahtjeve željeznici. Već u prvim danima valjalo je nezapamćena razaranja i zgarišta u što kraćem roku otkloniti. Još osnovnije, trebalo je iz žitorodnih područja dopremiti hranu u pasivne i ratom opustošene krajeve. Problem je shvaćen u cjelini. Prije svega, trebalo je obnoviti 80% uništenih ili oštećenih željezničkih kapaciteta, u to vrijeme gotovo jedinog vida transporta. Tempo obnove željeznica rastao je u toj mjeri da je ona u relativno kratkom roku mogla da zadovolji najosnovnije potrebe stanovništva i privrede. Međutim, još uvijek skućeni kapaciteti, uz naslijeđenu nepovezanost mreže i nejedinstvenost sistema, nisu mogli ići ukorak sa rastućim potrebama. A kad je riječ o potrebama, one su bile takve da se paralelno sa obnovom moralo ići dalje — u izgradnju odnosno proširenje željezničkih kapaciteta, potirući tako granice između ta dva i vremenski naznačena perioda. Razvoj privrede, odnosno potrebe u transportu kao njenoj funkciji, iziskivao je brzu i neodložnu akciju u iznalaženju efikasnih rješenja.

Osim toga, ako je željeznica i onakva kakva je bila u pretnodnom periodu, opterećena velikim nedostacima, u uslovima vladajućeg kapitalističkog sistema predratne Jugoslavije, bar prividno zadovoljavala potrebe nosioca tog sistema, ona to u izmijenjenim — socijalističkim društvenim odnosima više nije mogla.

Zbog svega toga, već u toku obnove zemlje u Bosni i Hercegovini započinje izgradnja pruga normalnog kolosijeka, što je značilo kidanje sa prošlošću — kraj tradicije građenja uzanih pruga, koje su imale karakter podređenosti i ropskog položaja.

Prva Omladinska pruga Brčko—Banovići (89,100 km), koju je gradila omladina iz svih krajeva socijalističke Jugoslavije i obećala za Dan republike, puštena je u javni saobraćaj prije roka 7. XI 1946. godine. Druga po redu, Omladinska pruga Šamac—Sarajevo (238,900 km) izgrađena je u rekordnom vremenu i predata saobraćaju 15. XI 1947. I pri izgradnji ove pruge došao je do izražaja neviđeni elan, upravo radni heroizam omladine Jugoslavije.

Pruga od Bihaća do Knina (112,00 km), trasirana i započeta na desetine godina prije rata, završena je 29. XI 1948. godine. Od Doboja do Tuzle pruga je završena u cjelini 27. VIII 1951, mada je rađena u tri etape: Bosanska Poljana—Kreka (6,500 km), Kreka—Tuzla (4,6 km) i najzad Bosanska Poljana—Doboj.

Pruga Doboj—Banja Luka (95,100 km) izgrađena je 1. I 1953. godine, a pruga Modriča—Gradačac (14,00 km) 27. IV 1951. godine. Pruga od Podlugova do Vareša, odnosno Droškovca (23,400 km), u saobraćaju je od 28. III 1953. godine.

Dalje slijedi jedna od najmlađih u izgradnji, pruga Sarajevo—Ploče, koja istovremeno spada i među najinteresantnije u svijetu, u dužini od 193,2 km, a predata je saobraćaju 1. XII 1966. godine. Osim toga, za potrebe prevoza rude izgrađene su još i manje pruge: Brezičani—Ljubija (15,600 km), 18. IV 1948, i Omar-ska—Tomašica (12,000 km), 1. X 1968. godine. Od uzane mreže izgrađen je u ovom periodu samo nastavak pruge od Bugojna do Gornjeg Vakufa (18,400 km), 3. X 1945. godine, i od rudnika Miljevina preuzeta pruga Foča—Miljevina (14,000 km), 1. VII 1962. godine.

Nije naodmet spomenuti sarajevsku Pionirsku željeznicu, kolosječne širine 0,60 m, dugu 4,700 km, izgrađenu 1946. godine, koja je nakon kratkog vremena napuštena.

Ovo bi ukratko bio pregled građenja pruga u stogodišnjoj prošlosti željeznica u Bosni i Hercegovini.

Željeznice Narodnooslobodilačke vojske (ŽNOV) u Bosni i Hercegovini (1941—1945)

Iako su njemački i italijanski okupatori organizovano obezbjeđivali željeznice na ovom okupiranom području tokom rata 1941—1945, a ustaške vlasti ustrojile čak i posebnu zaštitu od oružanih jedinica — tzv. željezničke bojne, čiji je osnovni zadatak bio da štite željezničke linije, do diverzija je došlo već u prvim ustaničkim danima. Nije prošao dan a da nije registrovan makar jedan prekid saobraćaja uslijed napada »odmetnika« na prugu. Njemački oficir za vezu pri »Ravnateljstvu HDŽ u Sarajevu« je svakog dana crvenom olovkom ucrtavao prekid saobraćaja na karti mreže. Na toj karti već od 27. jula 1941. godine pruga od Drvara do Oštrelja imala je u čitavoj dužini crvenu liniju — znak prekida saobraćaja. Crvena linija je zatim produžavana dalje prema Srnetici, Bravskom, Sanici, Sanskom Mostu, Potocima, Mliništu, Jajcu, te prema Ličkoj Kaldrmi i Kninu.

I ne samo da je ostala ta crvena linija tokom čitavog rata, ona je produžavana prema Donjem Vakufu, Bugojnu, Travniku i Prijedoru.

U koliko je to za neprijatelja značilo prekid saobraćaja, za ustanike na oslobođenoj teritoriji to je bio nastanak partizanske željeznice, koja je kasnije u zvaničnom nazivu dobila ime: »Željeznica narodnooslobodilačke vojske« (ŽNOV).

Već prvih dana avgusta 1941. godine krenuo je prvi voz na oslobođenoj teritoriji: iz Drvara do stanice Oštrelj, da bi narednih dana, zavisno od osposobljavanja pruge, išao dalje do Srnetice, Potoka, Mliništa i Bravskog. Sa manjim prekidima, izazvanim neprijateljskim ofanzivama, kada su se pruge morale onesposobljavati a vozna sredstva demontirana sakrivati po šumama, željeznica je radila tako reći tokom čitavog rata. To ujedno predstavlja svojevrsan fenomen da usred porobljene Evrope na oslobođenoj teritoriji saobraća željeznica, koja ima svoju upravu (Drvar, Potoci, Jajce), organizaciju prevoza, svoje radne jedinice (stanice, ložionice i nadzorništva pruge), te vozna sredstva. Vozovi (vojni, teretni, mješoviti) saobraćali su po unaprijed određenom redu vožnje, transportujući vojsku, ranjenike, hranu, narod i drugo.

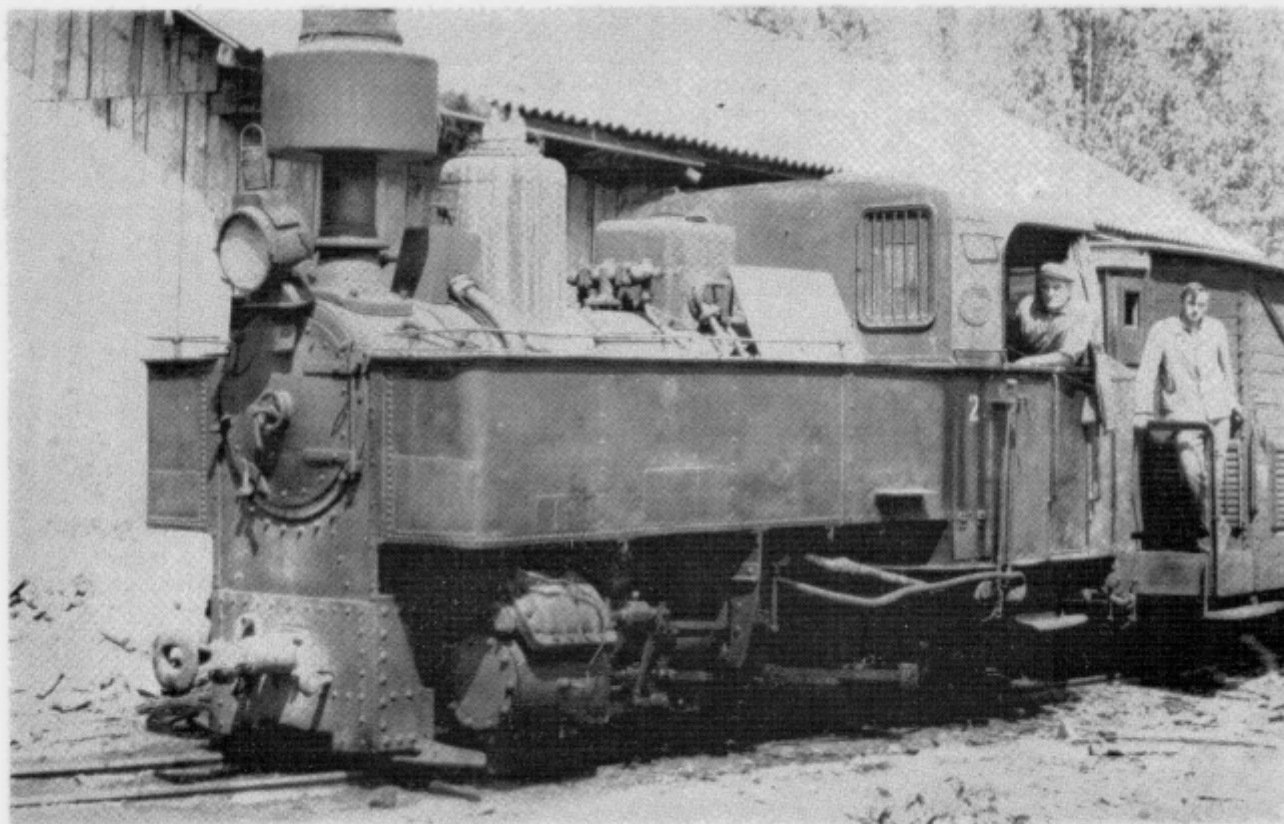
Photogalerija by kondukter

Ulogu ŽNOV od njenog nastanka do kraja rata sigurno će ocijeniti istorija, dajući joj zaslužno mjesto. Dovoljno je napomenuti da su ŽNOV u to vrijeme i u tim šumovitim predjelima i bespućima bile jedini vid transporta i jedina komunikacija.

Osim ŽNOV, na oslobođenim teritorijama Bosne i Hercegovine u toku rata povremeno su korištenje željeznice, npr. od neprijatelja oteta željeznička sredstva na prugama Foča—Goražde, Bijeljina—Ugljevik i Bihać—Cazin.

Za potrebe Vrhovnog komandanta druga Tita i Vrhovnog štaba, na ovim prugama saobraćao je i posebno organizovan voz, koji je jedno vrijeme u toku 1942. godine bio centar iz koga je rukovođeno revolucijom.

Lokomotiva br. 2 saobraćala je u toku rata 1941—1945. godine na oslobođenoj teritoriji (ŽNOV)



Pregled društvene aktivnosti i borba željezničara u periodu razvoja bosansko-hercegovačkih željeznica

U prvoj fazi građenja i eksploatacije željeznica u Bosni i Hercegovini stručna radna snaga dovođena je iz razvijenijih zemalja zapadne i centralne Evrope, uglavnom Austrije, Mađarske, Češke i Poljske. Kasnije, tokom vremena, i domaća radna snaga postepeno je osposobljena za kvalifikovane i stručne radnike. Strani radnici, međutim, bili su jezgro i imali su znatnog uticaja na naše radnike, na koje su prenosi- li već stečena iskustva iz svojih dotadašnjih razvi- jenih sredina. To je početni period prodora kapitala i uslovljene izmjene dotadašnjih društveno-ekonom- skih odnosa, pa prema tome i nastajanja domaće rad- ničke klase na ovom području. Nemogući uslovi, koji su se ogledali u niskim nadnicama i u radnom vre- menu od 12 do 14 sati dnevno, bez obezbjeđenja za slučaj bolesti i iznemoglosti, nametali su organizova- niji rad i otpor, do otvorene borbe. Počeci su u dru- štvima »Samopomoć«, iz čijih su se blagajni od sku- čenih sredstava štednje jednih, pomagali drugi, oni najsiromašniji. Kasnije, pod uticajem faktora o koji- ma je bilo riječi, u takvim društvima treba gledati začetke sindikalnog pokreta na ekonomskom i organi- zacija socijal-demokratske stranke na političkom planu. U tom vremenu se javlja i organizacija željez- ničara »Flugrad« (»Krilati točak«), koja će u nared- nih desetak godina biti inicijator i organizator mno- gih akcija i prerasti u jedan od najjačih strukovnih sindikalnih organizacija: »Savez bosansko-hercego- vačkih željezničara«. Na predlog radnika radionice i ložionice, »Flugrad« je osnovan odlukom Zemaljske vlade za Bosnu i Hercegovinu 1898. godine kao dru- štvo »za razvijanje druževnosti«, koje je u svom sta- tutu predviđalo priredbe, čitanje knjiga, potpore i slično. U svom ne tako dugom djelovanju, naročito među radnicima ložionice i radionice, »Flugrad« je dosta učinio na poboljšavanju radnih uslova svodeći radni dan na deset, a zatim i na devet časova, zatim na školovanju šegrta-učenika u radionicama, te do- nošenju propisa o osiguranju za slučaj bolesti i ne- sreće na poslu.

Organizovanu borbu željezničara preuzeo je Savez bosansko-hercegovačkih željezničara — strukovana, klasna organizacija, najbrojnija u glavnom radničkom savezu Bosne i Hercegovine, koja je izrasla iz orga- nizacije »Flugrad«.

Photogalerija by konduktier

Duga i uporna borba željezničara za osnovna ljud- ska prava, začeta koncem prošlog vijeka, trajala je sve do ovih naših dana — do oslobođenja naše zemlje.

U periodu od 1905. do generalnog štrajka želje- zničara Jugoslavije 1921. godine, zabilježena su na bosansko-hercegovačkim željeznicama četiri štrajka (kraće obustave rada i služba po propisu — pasivna rezistencija), koji su se obično završavali obećanjima, prijetnjama ili neznatnijim ustupcima vladajuće klase. Najčešći su slučajevi gušenja akcija donošenjem pro- pisa o vojnoj obavezi ove poluvojničke organizacije, kakvom se smatrala željeznica. I najveći u istoriji na- ših željeznica, generalni štrajk željezničara Jugosla- vije, u kome je uzelo učešće oko 60.000 željezničkih radnika sa područja čitave zemlje, ugušen je u krvi, ali je pokazao moralnu snagu radničke klase.

Najteži problem u borbi željezničara, pored niskih nadnica i plata te radnih uslova, bilo je nerješeno pi- tanje osiguranja za slučaj bolesti, nesreće na poslu, te obezbeđenje za vreme starosti i iznemoglosti. Prvi ozbiljniji pokušaj rješenja tog problema bilo je do- nošenje radnog reda iz 1908. godine, kojim se pored regulisanja odnosa između poslodavca i radnika poku- šavaju, dopunama u vidu specijalnih službenih propisa da regulišu prava radnika u oblasti osiguranja. Tako je specijalnim propisom broj 32 iz 1909. god. pored predviđenih naknada za slučaj bolesti i nesreće pred- viđen i potporni fond za davanje pomoći i zajmova za školovanje djece. Specijalnim propisom 33 svi želje- znički radnici i službenici obavezni su da se osiguraju kod Prvog austrijskog opšteg osiguravajućeg društva u Beču. Osiguranje je bilo za slučaj nezgode, invaliditeta i smrti. Specijalnim službenim propisom 36 (Pravila za opskrbu u starosti pomoćnih službenika bosansko- hercegovačkih zemaljskih željeznica) predviđa se osiguranje (neka vrsta kvazi-penzije) za slučaj starosti i iznemoglosti.

Svi ovi propisi, međutim, u čitavom svom trajanju, zbog nedorečenosti i davanja malih prava za veliki rad bili su predmet stalne borbe za njihovo poboljšanje.

Godine 1922. donet je Zakon o osiguranju radnika za slučaj bolesti, iznemoglosti, starosti, smrti i nesreće. Po tom zakonu željezničari su bili izuzeti pod uslovom da se unutar resornog ministarstva donesu odgovarajući propisi, odnosno regulišu ova prava predviđena zakonom. Tako je doneta Naredba o osiguranju državnog saobraćajnog osoblja i formiran Bolesnički fond za slučaj bolesti i nesreće. Za osiguranja u slučaju starosti i iznemoglosti željezničari su podjeljeni na tzv. regulisano osoblje, koje se učlanjuje u Činovnički penzioni fond, dok je za radnike formiran Penzioni fond radnika državnih saobraćajnih ustanova, na principu neke vrste samouprave, ali sa nemogućim uslovima u sticanju odnosno korišćenju prava.

Plodna društvena aktivnost željezničara u BiH može se cijeniti i po broju osnovanih društvenih organizacija. Tako je u vremenskom razdoblju od 1888. do danas zabilježeno osnivanje organizacija željezničara, i to:

a) U periodu austrougarske okupacije:

Društvo za štednju, predujmove i potrošačku zadrugu u Derventi

Društvo za štednju, predujmove osoblja radionice i ložionice u Sarajevu

Društvo za podupiranje i čuvanje prava službenika BH željeznica

Udruženje mašinskog voznog osoblja

Klub nižih činovnika BH zemaljskih željeznica

Klub služitelja

Udruženje činovnika BH željezničara

Društvo za ušćuvanje i razvijanje druževnosti »Flugrad« (kasnije izmjenjeno ime u: Pravno zaštitno i potporno društvo)

Savez bosansko-hercegovačkih željezničara

Živežno skladište željezničkog osoblja

b) U periodu između dva rata:

Željezničarsko društvo

Zadruga za odijevanje

Savez trezvenih željezničara

Željeznička trpeza

Željeznička glazba

Pjevački zbor »Jedinstvo«

Željezničarska kreditna i potporna zadruga

Željezničarska potrošačka zadruga

Željezničarska građevna zadruga

Željezničarska peradararska zadruga

Željezničarska pčelarska zadruga

Željezničarsko oporavilište

(sa domovima Topla i Stambulčić)

Željezničarski dobrotvorni fond

Željezničarski dom na Ilidži (dački dom)

Nogometni klub »Željezničar«

Kuglaški klub »Mašinac«.

(U ovaj pregled nisu ušla društva centralnog karaktera koja su djelovala na području Jugoslavije kao na primjer: Udruženje jugoslovenskih nacionalnih željezničara, Udruženje mašinovođa, Udruženje ložača, pregledača kola, voznog osoblja, željezničkih činovnika itd.

c) U periodu poslije oslobođenja, dok neka društva i dalje egzistiraju iz ranijih perioda:

Željezničarska štedno-kreditna zadruga

Željezničarska stambena zadruga

Fudbalski klub »Željezničar« Banja Luka

Kuglaški klub »Željezničar« Banja Luka

Fudbalski klub »Željezničar« Bihać

Odbojkaški klub »Željezničar« Bihać

Košarkaški klub »Željezničar« Bihać

Košarkaški klub »Željezničar« Bihać

Sahovski klub »Željezničar« Bihać

Fudbalski klub »Lokomotiva« Brčko

Streljačka sekcija »Lokomotiva« Brčko

Rukometni klub »Lokomotiva« Brčko

Klub narodne tehnike željezničara Brčko

Foto-sekcija željezničara Brčko

Fudbalski klub »Željezničar« Doboj

Sahovski klub »Željezničar« Doboj

Stonoteniski klub »Željezničar« Doboj

Fudbalski klub »Lokomotiva« Mostar

Photogalerija by konduktier

Photogalerija by konduktier

Košarkaški klub »Lokomotiva« Mostar
 Rukometni klub »Lokomotiva« Mostar
 Streljačka družina željezničara »Salko Gozo« Mostar
 Šahovski klub »Željezničar« Prijedor
 Fudbalski klub »Željezničar« Prijedor
 Fudbalski klub »Željezničar« Zenica
 Šahovski klub »Željezničar« Zenica
 Željezničko kulturno-umetničko društvo »Vaso Miskin-
 -Crni« Sarajevo
 Planinarsko društvo »Željezničar« Sarajevo
 Fudbalski klub »Željezničar« Sarajevo
 Rvački klub »Željezničar« Sarajevo
 Ženski fudbalski klub »Željezničar« Sarajevo
 Rukometni klub »Željezničar« Sarajevo
 Košarkaški klub »Željezničar« Sarajevo
 Judo-klub »Željezničar« Sarajevo
 Karate-sekcija »Željezničar« Sarajevo
 Šahovski klub »Željezničar« Sarajevo
 Klub dizača utega »Željezničar« Sarajevo
 Atletski klub »Željezničar« Sarajevo
 Stonotenisni klub »Željezničar« Sarajevo
 Kuglaški klub »Željezničar« Sarajevo
 Streljačka družina »Željezničar« Sarajevo
 Sportski list »Revija željezničara« Sarajevo
 Savez protivalkoholičara željezničara Sarajevo
 Auto-moto klub »Željezničar« Sarajevo

Željeznička štampa u BiH (od početka do danas)

Bosansko-hercegovački »Signal«, 1906—1912.
 Bosansko-hercegovački »Željezničar«, 1910—1914 i
 1917—1918.
 Narodni željezničar, 1919—1929.
 Sarajevski željezničar, 1929—1930.
 Zadružni glasnik, 1927—1941.
 Zadružni željezničar, 1947. i dalje
 Glas ŽTP-a Sarajevo, 1953—1954.
 Glasnik ZZP Sarajevo, 1961—1965.
 Glas željezničara Travnik (glasilo bivšeg ŽTP-a Trav-
 nik)
 Riječ željezničara Doboj (glasilo bivšeg ŽTP-a Doboj),
 Krajiški Željezničar (glasilo bivšeg ŽTP-a Banja Luka),
 Naši željezničari (glasilo bivšeg ŽTP-a Sarajevo),
 Revija željezničara (glasilo FK »Željezničar«),
 Glas željezničara, 1965. i dalje, informativni list ŽTP-a
 Sarajevo.

Izvori za tekst »Izgradnja pruga i razvoj željeznice na pod-
 ručju Bosne i Hercegovine od 1872. do 1972. godine«, autora
 Dušana Žigica:

- D. Žigic — Alirizahadžomerović:
 »Građenje prve Bosansko-Hercegovačke željeznice«
- Glasnik ŽTP-a Sarajevo (broj 4, 5, 6, 7 i 8. za 1962. god.)
- »Das Bauwesen in Bosnien und der Herzegovina im 1887«
- »Građenje željeznica«. Izdanje Nakladnog zavoda Hrvatske
 1950.
- Stanojević: Narodna enciklopedija SHS.
- Arhiv ŽTP-a Sarajevo.

Osvrt na razvoj radničke samouprave na JŽ

Primjenom principa radničke samouprave na Jugoslovenskim željeznicama 1954. godine, otpočela je nova era u njihovom radu i razvoju. Završio se period administrativno-centralističkog upravljanja i otpočeo period radničke samouprave. Naše željeznice su prve sprovele ovo u život, zahvaljujući opštedruštvenim stremljenjima u ostvarenju samoupravnog socijalizma u svim porama društvenog razvoja.

Istorija pruga i kolektiva na području Željezničkog transportnog preduzeća Sarajevo bilježi na svojim stranicama tri značajna datuma: 15. jun — dan izbora organa radničkog samoupravljanja, i 27. i 28. jun — dane kada su prvi put zasjedali prvi predstavnici radnih kolektiva ŽTP-a Sarajevo. Nosioci novoga duha, elana i shvatanja preuzeli su sudbinu željeznice u svoje ruke, svjesni odgovornosti koja ih čeka.

Radnička samouprava na Jugoslovenskim željeznicama uvodi se četiri godine kasnije nego u drugim privrednim preduzećima. Ovo nije ništa neobično. Trebalo je dosta truda i napora da bi se iznašli metodi za njenu primjenu na JŽ. Velika šarolikost i razni stepeni proizvodnog učešća velikog broja proizvodnih jedinica tražili su najprikladnije puteve.

Razvoj radničke samouprave na Jugoslovenskim željeznicama karakterišu tri prelomne etape. To je period od 1954 do 1960, od 1961 do 1965 i od 1966. godine do danas.

Odmah na početku primjene principa radničke samouprave, odnosi u samoupravnoj željeznici regulisani su na osnovu Uredbe o organizaciji, poslovanju i upravljanju Jugoslovenskim željeznicama.

Uredbom su predviđena sljedeća tela: Upravni odbor Generalne direkcije jugoslovenskih željeznica, upravni odbori direkcija jugoslovenskih željeznica, radnički savjeti i upravni odbori željezničkih transportnih preduzeća i namjenskih preduzeća (preduzeća za održavanje pruga i preduzeća za održavanje vozniha sredstava), radnički savjeti i upravni odbori stanica, ložionica i sekcija za veze.

Prema Uredbi, prevoz putnika i robe željeznicom je JAVNA SLUŽBA, koja se vrši na osnovu zakona i pod nadzorom određenih državnih organa. Željeznička transportna sredstva koja služe za prevoz putnika i robe su društvena svojina i predata su na upravljanje organima radničke samouprave.

Ilustracije radi iznijecemo samo neka prava i dužnosti samoupravnih organa onako kako ih je Uredba predviđala:

Photogalerija by konduktier

Radnički savjet

Zeljezničkog transportnog preduzeća

donosi privredni plan preduzeća i zaključke za izvršenje plana, zatim donosi zaključke o poboljšanju uslova za sigurnost i bezbjednost saobraćaja, o učvršćenju radne discipline, o stručnom uzdizanju osoblja i o tehničkoj i zdravstveno-tehničkoj zaštiti rada; donosi završni račun preduzeća; utvrđuje dobit i vrši njegovu raspodjelu na stanice, ložionice i sekcije; rješava o formiranju i upotrebi fondova preduzeća; donosi tarifni pravilnik preduzeća i okvirne odredbe za sastavljanje tarifnih pravilnika za stanice, ložionice i sekcije; donosi pravila preduzeća; daje zaključke o visini kratkoročnih i dugoročnih kredita; predlaže red vožnje Upravnom odboru Direkcije JŽ itd.

Upravni odbor

Zeljezničkog transportnog preduzeća

rješava konkretna pitanja predviđena Uredbom i zadatke koje dobija od Radničkog savjeta.

Radnički savjeti

stanica, ložionica i sekcija za veze

rješavaju konkretna pitanja predviđena Uredbom kao što su: donošenje plana rada stanice, ložionice i sekcije za vezu na osnovu privrednog plana preduzeća; donošenje tarifnog pravilnika stanica, ložionica i sekcija za veze; donošenje poslovnih redova stanica, ložionica i sekcija za veze u saglasnosti sa direktorom preduzeća; odlučivanje o upotrebi dobiti kojom raspolaže stanica, ložionica i sekcija za veze itd.

Upravni odbori

stanica, ložionica i sekcija za veze

rješavaju po svim pitanjima po kojima ih zadužuje njihov radnički savjet.

Upravni odbori direkcija JŽ

određuje dio sredstava amortizacionog fonda koji su preduzeća dužna da uplaćuju u amortizacioni fond direkcija JŽ; određuju visinu doprinosa koji su preduzeća dužna da plaćaju za pokriće rashoda administracije direkcija JŽ; odlučuju o upotrebi amortizacionog fonda direkcija JŽ; odlučuju o zaključivanju investicionih kredita; osnivaju, spajaju i ukidaju preduzeća u sastavu direkcija JŽ uz saglasnost republičkih izvršnih vijeća; predlažu red vožnje Upravnom odboru Generalne direkcije JŽ; donose pravila i predračun prihoda i rashoda direkcije JŽ; postavljaju direktore namjenskih preduzeća itd.

Upravni odbor Generalne direkcije JŽ

donosi zaključke o unapređenju željezničkog saobraćaja i predlaže generalni program razvoja Jugoslovenskih željeznica; donosi propise o sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja; donosi propise o jedinstvenom finansijskom, materijalnom i komercijalnom poslovanju, o vođenju statistike na željeznici, o stručnom obrazovanju osoblja na jugoslovenskim željeznicama i propise kojima se na jedinstven način reguliše poslovanje na JŽ; zatim donosi propise o tome koja osnovna sredstva, pod kojim uslovima i na koji način mogu biti predmet prometa izvan Zajednice Jugoslovenskih željeznica; daje prijedloge i preporuke izvršnim vijećima po pitanjima investicija i drugim važnim problemima iz oblasti željezničkog saobraćaja; daje preporuke, odnosno donosi rješenja o standardizaciji vožnih sredstava na Jugoslovenskim željeznicama; donosi bliže propise o disciplinskoj odgovornosti i disciplinskom postupku uz saglasnost Saveznog državnog sekretarijata za poslove opšte uprave i budžet; donosi bliže propise o materijalnoj odgovornosti osoblja Jugoslovenskih željeznica uz saglasnost saveznog državnog sekretara za poslove opšte uprave i budžet; donosi red vožnje; predlaže tarife za prevoz putnika i robe; donosi vantarifske povlastice u sporazumu sa zainteresovanim željezničkim transportnim preduzećima; daje saglasnost na odluke o osnivanju i ukidanju stanica, ložionica i sekcija; predlaže Saveznom izvršnom vijeću osnivanje, spajanje i ukidanje direkcija JŽ; predlaže načela platnog sistema na JŽ; postavlja službenike na rukovodeće položaje u Generalnoj direkciji jugoslovenskih željeznica itd.

Generalnog direktora Jugoslovenskih željeznica i direktore direkcija Jugoslovenskih željeznica postavlja Savezno izvršno vijeće, a direktore željezničkih transportnih preduzeća postavljaju republička izvršna vijeća.

Prelaskom na radničku samoupravu primjenjen je neadekvatan sistem privređivanja u tadašnjim uslovima tarifske politike. Naime, u 1954. godini sistem privređivanja je bio takav da su planom bila predviđena »aktivna« ZTP-a (Beograd Zagreb) i »pasivna« preduzeća (Ljubljana, Sarajevo, Novi Sad i Skopje). Kao

Photogalerija by konduktier

prihodi pojedinih ŽTP-a smatrani su samo oni koji su realizovani naplatom vozarine za sopstveni dio mreže, uz 10% početno-završnih troškova. Ovo bez obzira na dejstvo zajedničke jedinstvene tarife i bez obzira na 25 važećih tarifskih razreda. U toj godini je ŽTP Sarajevo ostvarilo za 12% veći obim prevoza u odnosu na 1953. godinu, sa povećanjem 2% troškova i 0,5% radne snage. Na ovaj način razumljivo, ostvaren je manji gubitak od planiranog. Međutim, »aktivna« preduzeća su ostvarila akumulaciju ispod planom predviđene, ali su ipak djelila dio dobiti, dok su »pasivna« preduzeća, bez ikakve svoje krivice, pokrivala gubitak zajma i dosta dugo snosila posljedice slabosti sistema. Ovo je, normalno, utjecalo negativno i na razvoj radničke samo-

uprave u toj godini. Greška je već u narednoj godini ispravljena donošenjem novog metoda raspodjele, o čemu će kasnije biti riječi.

Međutim, i pored slabosti u sistemu privređivanja, prva godina radničke samouprave odgovorila je na bitna pitanja i nedvosmisleno ukazala da je na željeznici moguća radnička samouprava i da ona ne stvara nikakve poremećaje u skladnom dejstvu ove krupne organizacije. Ona ne samo da ne stvara kaos u procesu prevoza, već proces prevoza unapređuje. Pokazalo se da veliki sistem kakav je željeznica nije prepreka da se može njime uspješno upravljati u uslovima radničke samouprave. Isto tako se pokazalo da jedinstvene tarife nisu prepreka za radničku samoupravu ako se raspodjela adekvatno primjeni; da je radnička samouprava ogromna pomoć organima rukovođenja i da je moguće lako preći sa činovničkih plata na tarifne pravilnike. U novim uslovima rukovodeći kadar je postavljen u nov položaj — položaj odgovornosti pred kolektivom i

Prvi Radnički savjet ŽTP-a Sarajevo, izabran 27. VI 1954. godine



Photogalerija by konduktier

pred društvom. Ispostavilo se da je samoupravni sistem element zbijanja, učvršćenja i poboljšanja organizovanih mjera i akcija, kao i da sa radničkom samoupravom raste neposredna odgovornost i jača autoritet rukovodilaca u procesu prevoza.

Pošto je navedeni sistem privređivanja u 1954. godini pokazao sve slabosti, došlo je do slijedećih izmjena metoda raspodjele transportnih prihoda:

- podjela transportnih prihoda na bazi ostvarenog prevoza i unaprijed utvrđenih individualnih stalnih prodajnih cijena prevoznih usluga za cijelu godinu. Ovo je važno od 1. I do 30. VI 1955. godine;
- podjela na bazi obima prevoza i prodajne cijene jedinice prevoza sa mjesečnim korekcijama cijena. Ovaj metod je zadržan od 30. VI 1955. do 1. I 1957. godine;
- podjela na bazi obima prevoza i prodajnih individualnih cijena sa korekcijama na kraju poslovne godine. Ovaj metod je bio u primjeni tokom 1957. poslovne godine;
- podjela na bazi obima prevoza, cijene koštanja i minimalnog ličnog dohotka po jednom redukovanom tonskom kilometru, sa korekcijama u slučaju odstupanja obima prevoza za preko ili ispod 3% planiranog zadatka. Ovaj metod je primjenjivan 1958, 1959. i 1960. godine, a zadržan je i dalje, sve do kraja 1965. godine, ali su se transportni prihodi dijelili preko tadašnjih zajednica željezničkih preduzeća, koje su ih dalje dijelile na svoja ŽTP-a. Kasnije je bilo pokušaja da se raspodjela prenese direktno na ŽTP-a bez posredovanja zajednica željezničkih preduzeća.

Od izmjene sistema privređivanja o kojem je ovdje bilo riječi pa dalje rezultati rada i kvalitativni izmjeritelji stalno su rasli. Radnička samouprava djelovala je uspješno, ali sa nedovoljnim iskustvom, zbog čega ju je trebalo dalje usavršavati.

Naredni podaci najbolje pokazuju veliki napredak ŽTP-a Sarajevo od 1954. do 1960. godine:

	1954.	1960.	Godišnja stopa rasta
Prevezeni putnici	100	132,7	7,75
Putnički km	100	167,6	9,65
Prevoz robe	100	180,6	11,5
— utovar	100	183,8	11,97
— prijem	100	171,3	10,1
— ntkm	100	186,5	12,6
— rtkm	100	180,0	11,4

Zbog nemogućnosti ostvarivanja kontrole rada namjenskih preduzeća i usljed neracionalnog broja nadzornih organa, 1959. godine odlukom njihovih radničkih savjeta i odlukom Radničkog savjeta ŽTP-a došlo je do ukidanja namjenskih preduzeća (za održavanje pruga i vozni sredstava), koja su kao posebne organizacije jedinice uključena u Željezničko transportno preduzeće Sarajevo.

Problem proširivanja nadležnosti radničke samouprave stalno je bio aktuelan, pa je tokom 1959. i 1960. godine dosta proučavan. Dato je više raznih predloga. Uglavnom, došlo se do zaključka da je najcelishodnije da se ide na kompleksne pogone i dalje na njihove ekonomske grupacije. Tamo bi se ostvarivao dohodak i vršila njegova raspodjela. Međutim, u zadnji čas ovakva ideja je izmijenjena i usvojeno je da se ide na atomizaciju željezničkih transportnih preduzeća. Na osnovu ovakve postavke donesen je Zakon o organizaciji Jugoslovenskih željeznica, koji je svojim odredbama obavezivao na decentralizaciju postojećih ŽTP-a. Na osnovu tog zakona formirano je 29 željezničkih transportnih preduzeća na mreži JŽ, mjesto dotadašnjih 6. Na području Željezničkog transportnog preduzeća Sarajevo formirano je 6 željezničkih transportnih preduzeća (Sarajevo, Doboj, Tuzla, Banja Luka, Mostar, i Travnik), a istovremeno su formirane i zajednice željezničkih preduzeća u Sarajevu, Ljubljani, Zagrebu, Beogradu i Skopju. Granice novoformiranih željezničkih transportnih preduzeća nisu bile uvijek postavljene na zaokruženoj saobraćajno-tehnološkoj cjelini, nego se ponegdje išlo na političke granice republika. Ovakva organizacija, sa stanovišta proširivanja i jačanja radničke samouprave, imala bi svog rezona da se sa atomiziranih ŽTP-a radnička samouprava proširila na niže ekonomske jedinice, do čega, na žalost, nije došlo.

U svojoj samostalnosti željeznička transportna preduzeća su jedino ograničena obavezom koja proističe iz JAVNOSTI SAOBRAĆAJA, tehničkim jedinstvom,

redom vožnje, jedinstvenim tarifama i obavezom zajedničkog korišćenja teretnih kola s pravom raspolaganja svojim obračunskim parkom.

Pored početnih slabosti, koje zakonito prate svaku novu organizaciju, pojavile su se još i neke druge, čiji su uzroci različiti, pa prema tome različiti i pristupi njihovom otklanjanju. Ovdje se prvenstveno radi o slabostima subjektivne prirode kao što su: shvatanje željezničkih transportnih preduzeća da ona na svojim teritorijama isključivo vrše vuču vozova, ili da se vrši zajednička vuča uz izravnaje, mada je nužno da svako rješenje treba da garantuje širok domen korišćenja savremenih transportnih sredstava bez tehnoloških i ekonomskih prepreka. To je neminovan zahtjev racionalne organizacije tehnološkog procesa i uslov savremene organizacije prevoza na željeznici. Čak je bilo pojava da se traži izravnaje rada vozopratnog osoblja između ŽTP-a, a pogotovo između zajednica željezničkih preduzeća. Pored ovih slabosti ima i takvih koje su, u stvari, rezultat nesprovođenja zakona u život, jer nije sprovedena unutrašnja raspodjela tako da svaka sekcija učestvuje u čistom prihodu prema svom doprinosu za njegovo ostvarenje.

Dakle, slabosti tako postavljene organizacije ukazuju: da je nužno da organizaciona struktura svojom veličinom obezbjedi najmanju ekonomsku i tehnološku dezintegraciju uz očuvanje punije samostalnosti ŽTP-a, pri čemu treba dati solidniju materijalnu osnovu radničkoj samoupravi. Očigledno da su sa novom organizacijom znatno porasli troškovi režije uprava i pogona. Nastala je nepotrebna dislokacija vučnih sredstava uz vrlo visoke troškove. Došlo je do izgradnje novih upravnih zgrada, nabavke namještaja, druge razne opreme, što je sve poskupljivalo organizaciju u cjelini. Očekivanja u cjelosti nišu ispunjena. Prenačena je težnja za tehničkom, tehnološkom i ekonomskom dezintegracijom. Često su dominirali »svoji« interesi koji su potiskivali interese mreže kao cjeline. Vremenska neujednačenost putničkih i robnih tokova nije snošljiva kod usitnjenih željezničkih transportnih preduzeća, jer su oscilacije velike. Interesi boljeg korišćenja voznih sredstava nisu u skladu sa atomizacijom preduzeća. Očigledno je da je potrebna optimalna veličina ŽTP-a na djelu mreže koji predstavlja područje jakih utovara i istovara. Dakle, potrebna su takva strujanja robnih i putničkih tokova koja obezbjeđuju sigurnu materijalnu osnovu za samostalno poslovanje i

radničko samoupravljanje. Isto je tako poznato da mnoge spojne stanice između usitnjenih željezničkih transportnih preduzeća predstavljaju barijeru u brzom odvijanju procesa prevoza. Pa i pored svih ovih nedostataka u dezintegriranim preduzećima, radnička samouprava se i ovdje afirmisala značajnim uspjesima u svome djelovanju, mada se nije dovoljno osjetila u sekcijama i organizacionim jedinicama, što je bio krupan nedostatak ove, a i ranijih organizacija. Već je rečeno da je zbog sporova između pojedinih usitnjenih željezničkih transportnih preduzeća o korišćenju vučnih sredstava i teretnih kola dolazilo do tehnoloških i ekonomskih apsurdna koji su se srećom ipak brzo suzbijali. Međutim, usljed raznih negativnih pojava i prvenstveno zbog reagovanja javnosti na ekscese u prevozu 1962. godine je formirana komisija SIV-a sa potkomisijama u kojima su se nalazili stručnjaci željeznice. Zadatak je bio da se studiozno sagleda odraz nove organizacije na korišćenje transportnih sredstava i da se uopšte sagleda postojeće stanje u radu željeznice. Potkomisije su poslije dvomjesečnog rada uspješno obavile ovaj zadatak. One su sagledale dobre i loše strane organizacije i dale prijedlog da nema pravog rješenja bez hitne integracije željezničkih transportnih preduzeća i da treba da se formiraju krupna ŽTP-a, na velikim ekonomskim cjelinama. Međutim, Generalna direkcija jugoslovenskih željeznica, sa Sekretarijatom za saobraćaj SIV-a, čutke je prešla preko ovih predloga i do integracije je došlo tek početkom 1966. godine. Usljed sve veće primjene savremene tehnike na našim željeznicama, ovo je značilo gubitak dragocjenog vremena.

Rečeno je da je radnička samouprava i u ovim uslovima imala istaknuto mjesto u borbi za povećanje obima prevoza, za kvalitet rada, pa je kao rezultat takvih akcija u 1965. godini postignut maksimalan rad u posljernatnom periodu prevoza na našim željeznicama. Ovo samo potvrđuje da se u svakom organizacionom obliku i svakoj organizacionoj strukturi radnička samo-

Photogalerija by konduktér

uprava može uspješno razvijati ako se organizuje čvrsto po širini i dubini, i ako dobije odgovarajuću materijalnu osnovu.

I Zakonom o organizaciji Jugoslovenskih željeznica se takođe tretira javnost prevoza putnika i robe. Predviđeno je da u slučaju malog broja ŽTP-a na pojedinom regionu može da izostane formiranje zajednice željezničkih preduzeća. Karakteristično je da je u Zajednici Jugoslovenskih željeznica i zajednicama željezničkih preduzeća obrazovana društvena samouprava, u koju je morala ući najviše jedna trećina predstavnika koje delegira Savezno izvršno vijeće, dok je radnička samouprava ostavljena na nivou željezničkih transportnih preduzeća i njihovih sekcija. Zajednicom Jugoslovenskih željeznica upravlja Skupština, Upravni odbor i Generalni direktor. Zajednicama željezničkih preduzeća upravljaju upravni odbori i direktori. Za željeznička transportna preduzeća je obavezno formiranje sekcija za saobraćajno transportnu djelatnost, sekcija za održavanje pruga, sekcija za vuču i održavanje voznih sredstava. Sekcija za veze se formira samo u onim ŽTP-ima u kojima za to postoje uslovi.

Vrlo važna odredba člana 4 Zakona o organizaciji JŽ glasi: »Saveznim društvenim planom ili odlukom Savezne narodne skupštine usklađuje se nivo željezničkih tarifa sa kretanjima u privredi i uslovima poslovanja i potrebama razvoja željezničkih transportnih preduzeća.« Međutim, nije se uvek postupalo po ovome članu. A to je bilo od bitnog interesa za željezničku organizaciju. Neizvršavanjem ove odredbe Zakona dolazilo je

do usporavanja u ostvarivanju zadataka užeg i šireg programa modernizacije, koji je bio fiksiran još 1963. godine, a 1964. godine je potpisan ugovor sa Međunarodnom bankom za razvoj o učešću u finansiranju modernizacije magistralnih pravaca.

Početkom 1965. godine otpočeo je rad na novim principima sistema privređivanja na Jugoslovenskim željeznicama, u duhu zahtjeva privredne i društvene reforme. Usvojen je princip po kome se odriče JAV-NOST željezničkog saobraćaja, i preduzete su mjere da se pređe na sistem privređivanja kakav je usvojen i u ostalim privrednim granama. Dakle, svako ŽTP živi od ostvarivanja prihoda na svome području, znači, od lokalnog, međusobnog i međunarodnog prevoza, uključujući tu i pravo na sopstvene troškove završno-početnih operacija.

Proklamovana načela privredne i društvene reforme bila su konkretizovana u slijedećim mjerama koje je trebalo ostvariti: da se u primarnoj raspodjeli cijene prevoznih usluga povećaju za 32% u odnosu na nivo cijena iz 1964. godine, da se stopa akumulacije poveća na 5%, stopa fondova na 3,2% i raspodjela novostvorene vrijednosti (neto-produkta) u odnosu 36% za društvene fondove, a 64% za preduzeće; da se u sekundarnoj raspodjeli zadrži sistem finansiranja saobraćajnica iz društvenih fondova bez obaveze vraćanja, a da se kamata na poslovni fond sredstava željeznice zadrži na stopi iz perioda reforme; da su carinske stope za opremu finansiranja na nivou koji omogućuje modernizaciju saobraćajnih usluga i da se zbog posebnog položaja i sporijeg prilagođavanja novonastalim uslovima ŽTP-u Skopje i Titograd nadoknađuje razlika između njihove kalkulativne cijene prevoza i određenog nivoa prosječne cijene prevoza do 1970. godine.

Prvi Upravni odbor ŽTP-a Sarajevo iz 1954. godine



Photogalerija by konduktier



Sa sjednice Radničkog savjeta 28. VI 1954. godine

Na osnovu ovakvih postavki sve su zajednice željezničkih preduzeća dale predlog nivoa cijena svojih usluga Saveznom zavodu za cijene. Predlog Zajednice ŽP Sarajevo nije usvojen i pored toga što smo eksploatacionim troškovima. Ocjenjeni smo sa nižim cijenama usluga od preduzeća koja nemaju uopšte uzanih pruga i čiji je tehnički nivo saobraćajnica bio znatno viši. Ovim je područje Zajednice ŽP Sarajevo bilo oštećeno za blizu 10 milijardi dinara, zbog čega smo podigli tužbu, ali bez rezultata, mada smo po svim kriterijumima mogli biti podvedeni pod kriterijume koji su usvojeni za ŽTP Skopje i Titograd ili priznati našu predloženu cijenu usluga.

Usvajanjem novog sistema privređivanja došlo je do integracije željezničkih transportnih preduzeća na čitavoj željezničkoj mreži. U SR Bosni i Hercegovini, umjesto šest ŽTP-a, formirano je jedno željezničko transportno preduzeće sa sjedištem u Sarajevu.

Početkom 1966. godine izvršena je preklasifikacija četiri vrste roba, pri čemu su sva ŽTP-a izgubila oko 5 milijardi dinara godišnje. Od ove sume otpalo je na ŽTP Sarajevo oko 2,5 milijardi dinara godišnje, jer se radi o robama masovnog prevoza kakvih je bilo najviše na području ŽTP-a Sarajevo. Ove i druge okolnosti prouzrokovale su ŽTP-u Sarajevo u 1966, 1967, 1968. i 1969. godine znatne gubitke.

Samoupravni organi našeg preduzeća su, međutim, i u takvim uslovima, zajedno sa rukovodnim organima i svim radnicima preduzeća, našli snage da preduzmu sve moguće mjere za saniranje stanja. Tako je ukinut

saobraćaj na 424 km uzanih nerentabilnih pruga, preduzete su izvanredne mjere štednje, smanjen je broj osoblja i izvršena znatna intenzifikacija rada uz stalni napor za podizanje nivoa tehnike. Takve su mjere donijele vrlo povoljne rezultate rada i preduzeće je 1970. i 1971. godinu završilo bez gubitaka, ali nosi teške posljedice zbog nepokrivenih gubitaka iz proteklog perioda. Isto tako, samoupravni organi ŽTP-a Sarajevo sa svojim odlukama ubrzali elektrifikaciju magistralnog pravca Ploče—Vrpolje, izvršili dizelaciju vuče na priključnim prugama, a takođe se radi na osiguranju stanica na svim prugama normalog kolosijeka. To su sve grandiozni uspjesi, realizovani zahvaljujući vanrednim finansijskim naprezanjima preduzeća. Isto tako, radi se na dizelaciji i uvođenju motorne vuče na preostalom dijelu uzane mreže, čiju će dalju sudbinu rješavati organi radničke samouprave u saradnji sa društveno-političkim organima i organizacijama. Realizujući Ustavne amandmane SFRJ XXI i XXII i Republike SR BiH XIX i XX, samoupravni organi ŽTP-a Sarajevo su sproveli društveno dogovaranje i potpisali samoppravne sporazume u sopstvenoj organizaciji. Isto tako, organi radničke samouprave su znatno izmijenili strukturu kadrova, mada na tom planu i teže još mnogo uraditi.

— U ovom periodu dato je za stanove i društveni standard 18 milijardi st. dinara, više nego u ranijih 10 godina.

Treba napomenuti da je Prva konferencija samoupravljača željezničara, održana 20. i 21. februara 1969. godine u Ljubljani, u svojoj rezoluciji pored mnogih drugih zadataka naložila da se unutar željezničkih

transportnih preduzeća moraju formirati i organizaciono učvrstiti RADNE JEDINICE KAO OSNOVNI OBLIK SAMOUPRAVNE STRUKTURE, u kojoj se neposredno ostvaruje samoupravljanje radnika, a međusobni odnosi uspostavljaju kao odnosi fazne proizvodnje. Organi samoupravljanja ŽTP-a Sarajevo i dosada su na ovome radili. Tako je postignut značajan napredak u internoj raspodjeli u radnim jedinicama, ali predstoje dalji napor za proširenje interne raspodjele do organizacionih jedinica i pojedinaca.

Mada je opštepoznato da su željeznice bitan dio savremenog saobraćajnog sistema i da su one tehnički instrument u službi ostale privrede, ipak se osjeća da društvo u politici prirednog razvoja koristi željeznicu kao svoj ekonomski instrument. To dovodi do prelivavanja sa željeznice na ostalu privredu — korisnike njenih usluga. Ovo treba ubuduće bezuslovno spriječiti i slobodom formiranja cijena za svoje usluge omogućiti željeznici da normalno posluje i živi. Jedino tako se obezbeđuje potrebna materijalna baza radničkoj samoupravi, uz dovođenje u jednak položaj svih saobraćajnih grana (održavanje infrastrukture).

U organizaciji željezničkih transportnih preduzeća ponekad je radnička samouprava u sjeni tehnokratske vlasti. Takođe ima slučajeva zabluda pojedinaca da sa njima počinje i završava progres na željeznici, pa se često bahato ponašaju. Sve su to propratne slabosti, koje se vremenom iskorjenjuju. Moramo težiti ka tome da organizacija živi i djeluje sa manje stepenica i da se birokratsko-tehnokratska žarišta gase. Osnovni je zadatak trenutka i vremena da radnici u svim bitnim odlukama, od raspodjele do odlučivanja o razvoju i trošenju svih sredstava preduzeća, imaju svoj neprikosnoveni uticaj. Radnička samouprava je veoma snažna i ona savladava sve negativne pojave i prepreke.

Iz ovoga kratkog osvrta može se sagledati od kakvog je značaja rad i razvoj radničke samouprave u životu i radu željezničke organizacije. Ona je zaista neodoljiva od svih akcija i uspjeha u radu preduzeća. Ona je utkana u sve pore života i rada. Garancija je društvene i ekonomske, kao i političke stabilnosti naše zemlje.

Modernizacija željeznice u Bosni i Hercegovini

Photogalerija by konduker

Modernizacija željeznice u Bosni i Hercegovini otpočela je poslije završetka perioda obnove pruga i objekata. Taj period je trajao do 1955. godine, kada je bila završena obnova svih objekata srušenih u toku rata i provizorno obnovljenih neposredno poslije rata. U tom istom periodu vršeno je tehničko dograđivanje na novoizgrađenim prugama normalnog kolosijeka Brčko—Banovići, Šamac—Sarajevo, Doboj—Grapska, Doboj—Tuzla i Podlugovi—Vareš.

Radovi na obnovi i dovršavanju pruga normalnog kolosijeka, koje su građene veoma brzo i odmah predavane u saobraćaj kao šinska veza, angažovali su sva sredstva i sve kadrove preduzeća. U tom periodu su svi napori bili usmjereni na izvršenje planskih zadataka u prevozu, s tim što zbog radova na dovršenju pruga obim prevoza nije opadao, već je, naprotiv, znatno rastao.

Od 1955. godine Željezničko transportno preduzeće Sarajevo otpočinje izradu niza studija koje treba da daju odgovor o daljem razvoju preduzeća, njegovoj modernizaciji i izgradnji novih kapaciteta. Studije su se radile u preduzeću, u Generalnoj direkciji JŽ — Odeljenju za studije i projektovanje i u institucijama Savezne i Republičke vlade.

Prva faza modernizacije

U periodu od 1955. do 1960. god. na osnovu izvršenih studija izgrađena je investiciono-tehnička dokumentacija za sledeće značajne objekte:

- normalizacija pruge Sarajevo—Ploče
- telekomanda saobraćaja na pruzi Doboj—Zenica
- proširenje i rekonstrukcija čvora Bosanski Novi
- lokoteretna stanica Sarajevo
- kapitalni remont gornjeg stroja pruge Bosanski Novi—Knin i Banja Luka—Bosanski Novi.

Normalizacija pruge Sarajevo—Ploče otpočela je 1957. godine s tim što je intenzitet radova bio ograničen zbog skučenih finansijskih sredstava. Radovi su bili obavljani jedino na dionici Bradina—Konjic, što je istovremeno bila i najteža dionica za građenje.

Telekomanda saobraćaja na potezu Doboj—Zenica otpočela je da se gradi 1956, s tim što je do kraja 1960. bila završena na dionici Doboj—Žepče. Radovi na projektovanju i izgradnji telekomande predstavljali su

prvi zahvat te vrste na JŽ i istovremeno prvu školu za formiranje kadrova signalno-sigurnosne tehnike i saobraćaja za realizovanje kompleksne modernizacije.

Opremu za telekomandu — daljinsko upravljanje saobraćajem, isporučila je švedska firma Erikson, a montažu su vršili stručnjaci željeznice i jugoslovenskih specijalizovanih preduzeća. Telekomanda je u znatnoj mjeri olakšala organizovanje saobraćaja na najopterećenijoj dionici pruge Doboj—Zenica i istovremeno znatno povećala bezbjednost saobraćaja.

Čvor Bosanski Novi sa svojim kapacitetima nije omogućavao normalan prihvat saobraćaja sa Unske pruge i sa pruge Doboj—Bosanski Novi. Izrađena je dokumentacija, koja je predviđala znatno povećanje kolosiječnih kapaciteta time što je predviđena izgradnja posebne putničke stanice, prijemno-ranžirne grupe, depoa za dizel-lokomotive, triangle prema mostu preko r. Sane sa strane Banje Luke i obnovu mosta preko r. Sane. U periodu do 1960. godine izvršena je obnova mosta preko r. Sane i izgrađena trianglera. Ostali radovi su djelomično otpočeti, a od 1960. obustavljeni.

Rastuće potrebe grada Sarajeva zahtijevale su izgradnju lokoteretne stanice Sarajevo. Izrađena je dokumentacija, izvršeno njeno uklapanje u urbanistički plan grada i definisane dimenzije i funkcije. Lokoteretna stanica je završena 1960. god. i predata saobraćaju. Po svom rješenju, sa magacinima, pretovarnim prostorima i kolosječnim vezama i kapacitetima, stanica predstavlja veoma uspješno i funkcionalno rješenje, koje je i danas moderno i podobno za adaptaciju novim tehnikama za manipulaciju sa robama.

Kapitalni remont pruge Banja Luka—Bosanski Novi i Bosanski Novi—Knin predstavlja početak stručnog i modernog održavanja i obnove gornjeg stroja pruge. ŽTP Sarajevo utvrđuje cikluse obnove i na pomenutim prugama, kao najstarijim, a i najopterećenijim u tom periodu, otpočinje radove. Primjenjuje se moderna tehnika za remont, mehanizacija koja je u tom periodu predstavljala posljednju riječ tehnike. Preduzeće formira posebnu organizaciju za velike opravke pruga i u potpunosti je oprema mehanizacijom. Remont pruge Banja Luka—Bosanski Novi—Knin završen je 1960. godine.

Sa 1960. godinom završava se prvi period modernizacije kapaciteta preduzeća, a istovremeno stvaraju se uslovi za brži i intenzivniji rad na daljoj modernizaciji, jer su obučeni kadrovi, stvorene specijalizovane organizacije, završene studije. Stvoreni su i povoljniji ekonomski uslovi za dalju modernizaciju i razvoj.

Druga faza modernizacije

Formiranjem šest željezničkih transportnih preduzeća u Bosni i Hercegovini, kao i formiranjem Zajednice željezničkih transportnih preduzeća u Sarajevu, početkom 1960. god. otpočinje drugi period modernizacije. U tom periodu se radi na slijedećim značajnim objektima:

- normalizacija pruge Sarajevo—Ploče
- modernizacija pruge Vrpolje—Sarajevo
- kapitalni remont pruge Vrpolje—Sarajevo
- rekonstrukcija staničnih kapaciteta Tuzlanskog bazena
- izgradnja mosta preko r. Save u Brčkom
- izgradnja telekomunikacija na trouglu Beograd—Sarajevo—Zagreb i bolje uključivanje željezničke automatske telefonije ŽTP-a u mrežu JŽ.

Normalizacija, odnosno izgradnja pruge normalnog kolosijeka Sarajevo—Ploče, otpočinje intenzivnije 1961. godine, a 1964. radovi na cijeloj trasi, dugoj 193,6 km. Pruga Sarajevo—Ploče je brdska pruga, sa većim brojem tunela i vještačkih objekata. Građena je kao pruga I reda za 20-tonski osovinski pritisak, elektrificirana i sa daljinskim upravljanjem saobraćajem. Osnovni pokazatelji o pruži su:

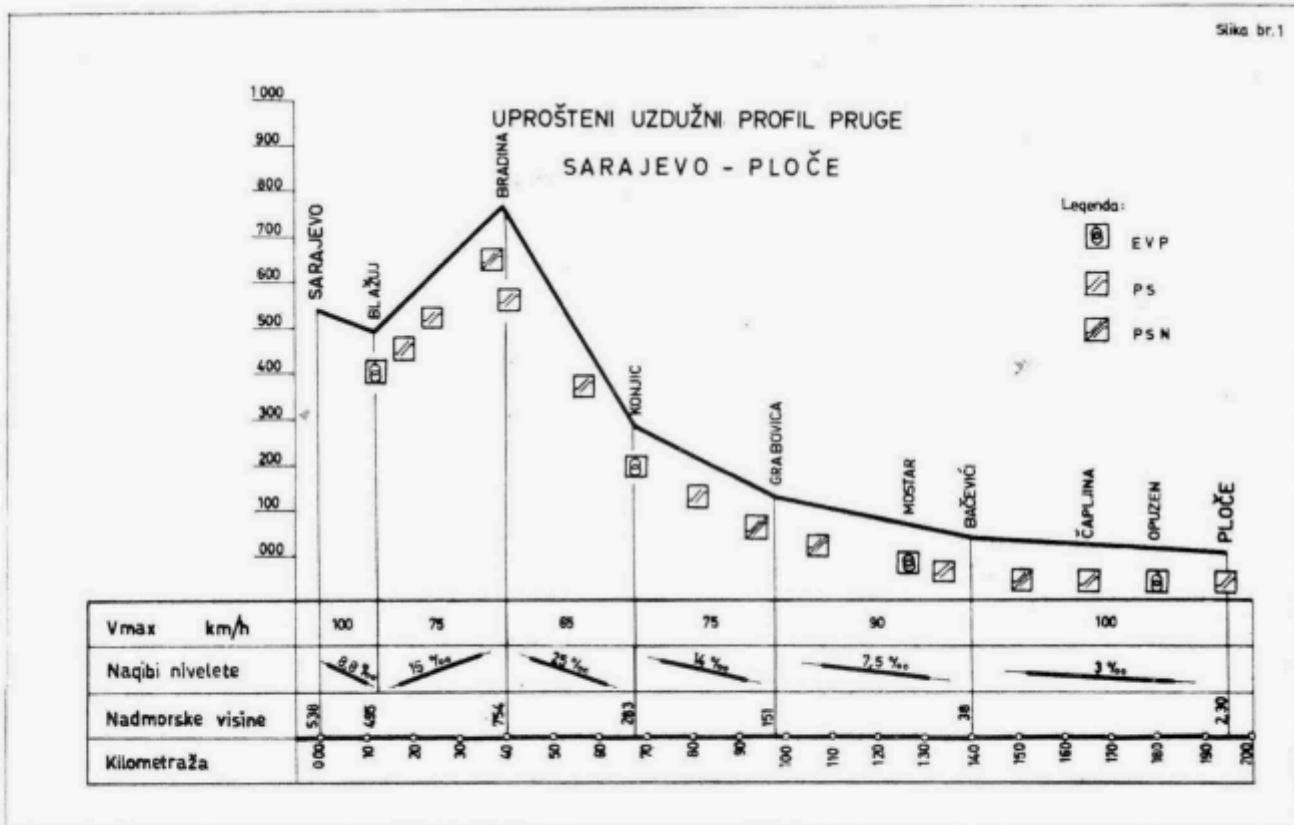
dužina		193,6 km
tunela	broj 106 dužina	36,6 km
mostova većih	broj 71 dužina	3,7 km
zemljani, betonski i tunelski radovi		8,022.000 m ³
koštanje građ. radova	894,5 miliona dinara	
stanica	27	

Photogalerija by konduktier

Pruga Sarajevo—Ploče praktično se gradila u tri etape, i to:

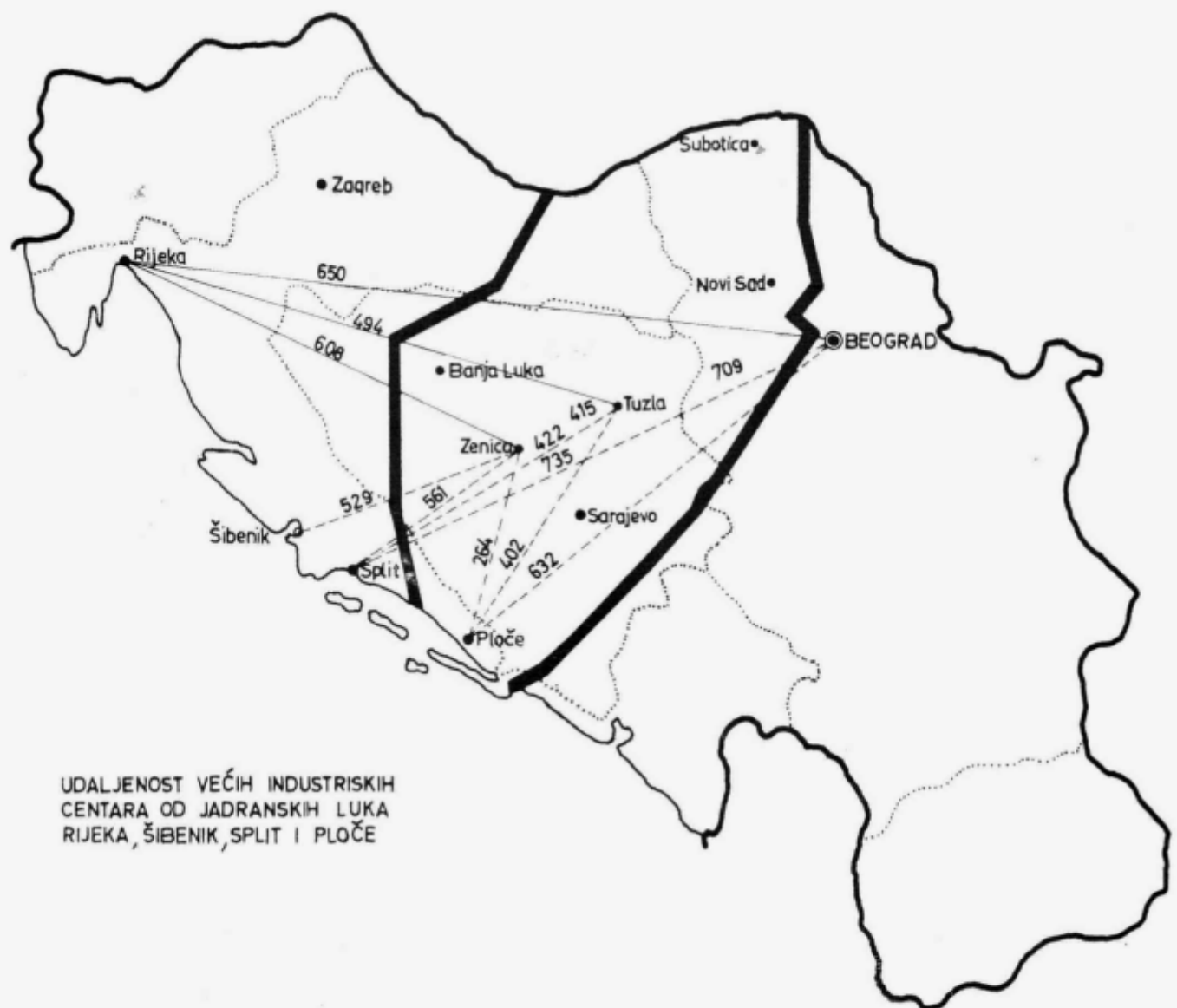
- izgradnja svih građevinskih kapaciteta na pruži i u stanicama, sa manjim brojem kolosijeka i privremenim osiguranjem, i dizel-vučom;
- elektrifikacija pruge i izgradnja elektrolejnog osiguranja stanica;
- daljinsko upravljanje saobraćajem, automatski pružni blok i kompletiranje stanica kolosijecima (Grad, Ovčari, Rajlovac, Mostar Teretna i Ploče).

Kapacitet pruge Sarajevo—Ploče ovisi o stepenu dovršenosti pojedinih faza i kreće se od 9,8 do 17,3 miliona brtkm. Izgradnjom pruge normalnog kolosijeka skraćuju se obilazni putevi roba iz jadranskih luka za Srednjobosanski bazen za 270 km, što dovodi do znatnog sniženja troškova. Opravdanost izgradnje pruge Sarajevo—Ploče ocjenjivala je i Međunarodna banka za obnovu i razvoj iz Vašingtona, i učestvovala je u finansiranju izgradnje kreditom od 35 miliona dolara.



GRAVITACIONO PODRUČJE PRUGE NORMALNOG KOLOSJEKA

SARAJEVO - PLOČE



UDALJENOST VEĆIH INDUSTRIJSKIH
CENTARA OD JADRANSKIH LUKA
RIJEKA, ŠIBENIK, SPLIT I PLOČE

Pruga Sarajevo—Ploče puštena je u saobraćaj u novembru 1966. god. i to sa dizel-vučom i stepenom dovršenosti I faze.

U toku 1963. godine izrađen je program modernizacije pruge Vrpolje—Sarajevo, tako što bi se pruga elektrificirala, izvršilo savremeno osiguranje svih stanica, kablirale sve telekomunikacione veze, izgradila ranžirna stanica u Doboju i depo za elektrolokomotive u Rajlovcu. U finansiranju programa modernizacije pruge Vrpolje—Sarajevo, koja je sastavni dio modernizacije magistralnih pruga JŽ, učestvuje i Međunarodna banka za obnovu i razvoj.

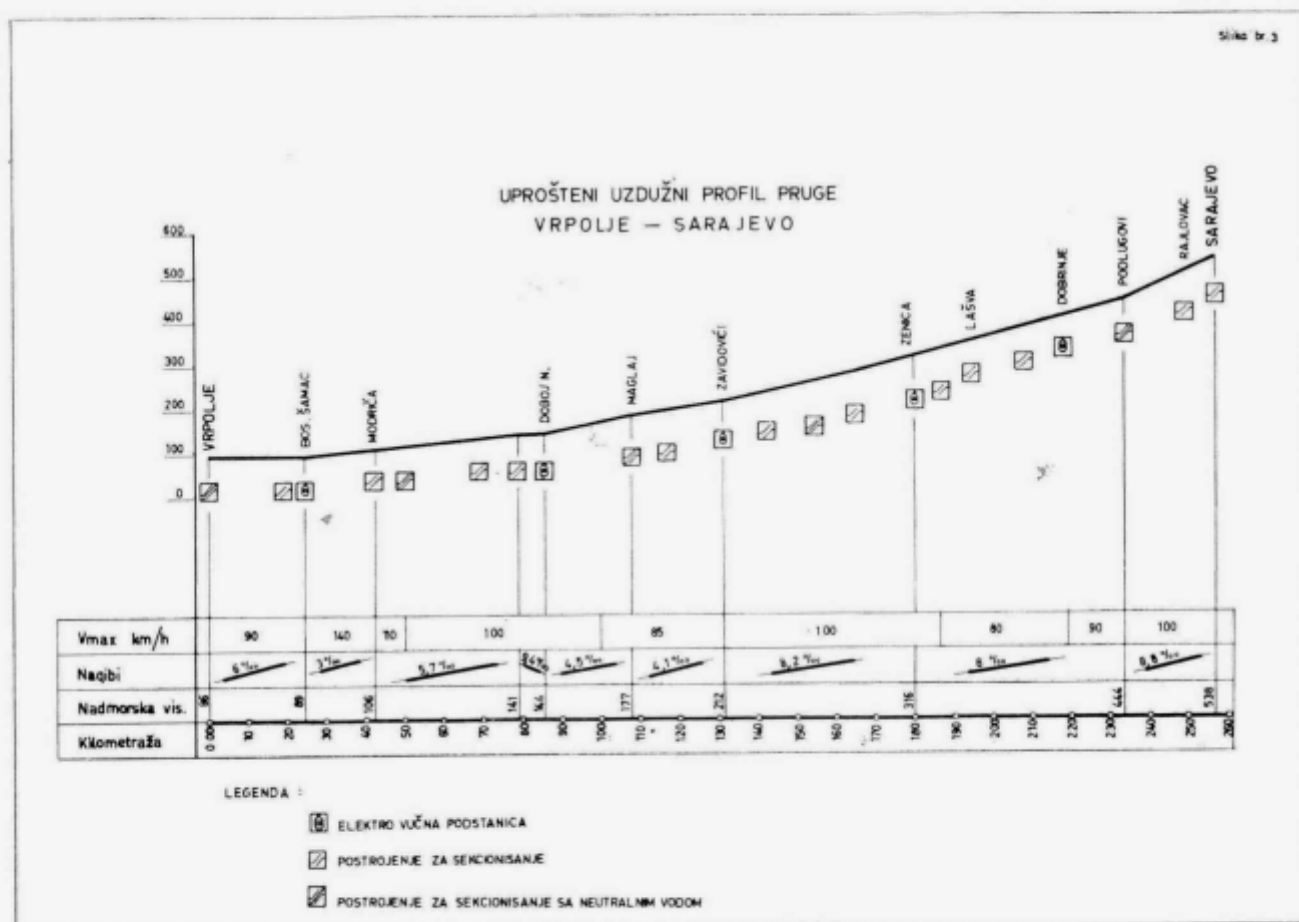
Radovi na modernizaciji otpočeli su 1964. god. izgradnjom ranžirne stanice Doboj i depoa Rajlovac. Do 1966. završen je depo Rajlovac, manji dio građevinskih radova u čvoru Doboj, telekomanda u cjelini od Doboja do Zenice i obavljene su međunarodne licitacije za opremu i postrojenja elektrifikacije i signalno-si-

gurnosnih i telekomunikacionih postrojenja. U istom periodu završena je osnovna investiciono-tehnička dokumentacija za modernizaciju cijele pruge. Pruga Vrpolje—Sarajevo duga je 256,9 km i ima 35 stanica.

U periodu od 1964. do 1966. godine na modernizaciji je realizovano samo 10% vrijednosti programa.

Kapitalni remont pruge Vrpolje—Sarajevo je osnovni preduslov modernizacije. Od 1960. do 1966. god. remont je vršen na dijelu dionice Zenica—Sarajevo i Doboj—Zenica. U tom periodu remont je izvršen na 140 km trase pruge. Paralelno sa remontom vršena je rekonstrukcija stanica i dijelova otvorene pruge na kojima su postojali radijusi od 250 odnosno 300 m. Rekonstrukcijama su stvoreni uslovi za:

- povećanje osovinskog pritiska na 20 t
- povećanje brzina na 100 km na dionici Vrpolje—Doboj i 90 km na dionici Doboj—Rajlovac





Gazela na pruzi Sarajevo—Ploče

— povećanje korisne dužine na 130 osovina na dionici Vrpolje—Doboj i 120 osovina Doboj—Rajlovac.

U tuzlanskom rudarskom bazenu pristupljeno je povećanju staničnih kapaciteta u stanicama Kreka, Mramor, Banovići, Lukavac, Bosanska Poljana i Brčko. Rekonstrukcije stanica su omogućile povećanje rada, što je diktirala u to vrijeme povećana potrošnja uglja. Paralelno sa povećanjem kapaciteta u stanicama, pristupilo se savremenom osiguranju stanice Bosanska Poljana.

S obzirom na značajan rad tuzlanskog bazena, izrađena je kompleksna studija o razvoju i prilagođavanju željezničkih kapaciteta razvoju privrede i industrije tog bazena. Ta studija je služila i služi kao podloga za izgradnju novih industrijskih kapaciteta u tuzlanskom bazenu.

Izgradnja mosta preko r. Save kod Brčkog predstavljala je poboljšavanje uslova rada na pruzi Bosanska Poljana—Vinkovci, jer je stari most organičavao puno korištenje opterećenja kola i upotrebu težih i jačih lokomotiva. Izgradnja je otpočela 1964. godine i do 1966. su izvršeni pripremni radovi i otpočeli radovi na donjem stroju mosta.

Radi poboljšavanja veza između Beograda, Zagreba, Titograda i Sarajeva, izrađeni su projekti i sagrađeni objekti na Vlačiću, Bjelašnici i Veležu. Do 1966. godine kompletno su izrađena i aktivirana postrojenja za UKV veze između Zagreba, Beograda i Sarajeva. Time su stvoreni uslovi za brže, efikasnije i kvalitetnije poslovanje u cjelini.

Photogalerija by konduktar

U periodu od 1960. do 1966. godine učinjen je značajan napor na modernizaciji sredstava, odnosno težište akcije bilo je na dovršenju izgradnje pruge Sarajevo—Ploče. U istom periodu poslovalo je šest manjih ŽTP-a na mreži železnice BiH, koja su činila znatne napore na modernizaciji većeg broja objekata i radova bitnih za poslovanje svakog od njih.

Treća faza modernizacije

Formiranjem ŽTP-a Sarajevo, integracijom šest željezničkih transportnih preduzeća, otpočinje treći period modernizacije, u kojem se radi na slijedećim značajnim zahvatima:

- elektrifikacija pruge Sarajevo—Ploče
- modernizacija pruge Vrpolje—Sarajevo
- kapitalni remont pruge Vrpolje—Sarajevo i Doboj—Banja Luka
- nabavka električnih i dizel-lokomotiva
- nabavka kolskog parka
- stvaranje auto-saobraćaja i otvaranje kontejnerskih terminala
- dovršenje radova u luci Ploče i njeno osposobljenje za prihvatanje tečnih tereta.

Elektrifikacija pruge Sarajevo—Ploče završena je u maju 1969, paralelno sa dovršenjem elektrorelejnog osiguranja stanica. U periodu od 1969. do 1972. godine rađeno je na daljinskom upravljanju saobraćajem i

daljinskom upravljanju elektrovučnim podstanicama. Daljinsko upravljanje energetskim postrojenjima za napajanje kontaktne mreže aktivirano je krajem 1971, a krajem 1972. godine biće završeno daljinsko upravljanje saobraćajem. Zgrada centra za daljinsko upravljanje sagrađena je u Rajlovcu 1969. godine.

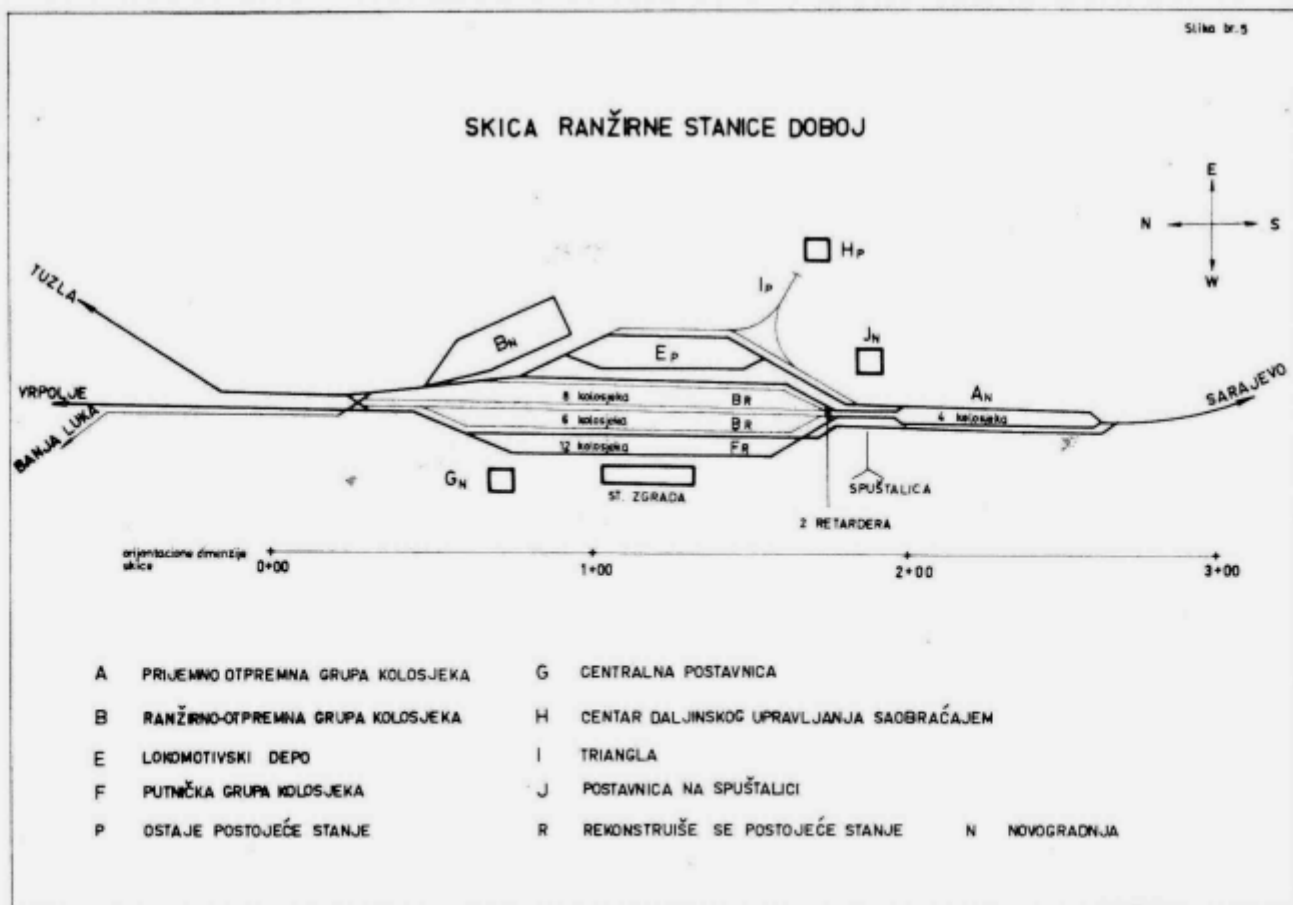
Koštanje elektrifikacije i savremenih SS i TT uređaja koji su aktivirani odnosno koji će biti aktivirani u neposrednoj budućnosti, prije kraja 1972, iznosi 254,9 miliona dinara. Ukupno koštanje pruge Sarajevo—Ploče, sa ovim radovima, je 1.149,4 miliona din.

Modernizacija pruge Vrpolje—Sarajevo intenzivno je otpočela u 1969. godini izgradnjom stabilnih postrojenja za elektrifikaciju. Kompletna elektrifikacija završena je u julu 1971. godine i predata saobraćaju. Istovremeno je izvršeno kabliranje svih veza i adaptacija telekomande Doboj—Zenica na uslove električ-

ne vuče. Osiguranje stanica sa elektrotelegrafnim uređajima je izvršeno u 28 stanica, od postojećih 35. Daljinsko upravljanje energetskim postrojenjima kontaktne mreže je u završnoj fazi i uključeno je na Centar za daljinsko upravljanje u Rajlovcu. Građevinski radovi u čvoru Doboj su uglavnom završeni, izgrađena je prijemna grupa, dve postavnice i dva retardera. Krajem 1972. godine ranžirna stanica Doboj biće aktivirana. Završeni radovi modernizacije pruge Vrpolje—Ploče biće gotovi u toku 1973. godine.

Cjelokupno koštanje modernizacije pruge Vrpolje—Sarajevo je, prema cijenama iz decembra 1972. godine, 398,8 miliona dinara, od čega je krajem maja 1972. realizovano približno 320 miliona dinara.

Elektrifikacijom pruge Vrpolje—Sarajevo povećava se prevozna moć pruge. Porast prevozne moći pruge prikazan je tabelarno, s tim što je data prevozna moć po dionicama i po stanju iz 1963. godine.



zatim polovično rješenje sa električnom vučom i nezavršenim osiguranjem (juli 1971) i stanje prema proračunu iz programa po završetku svih radova.

U milionima bruto-tona

Dionice pruge	Stanje		
	1964.	juli 1971.	juli 1973.
Vrpolje—Doboj	18,2	35,6	49,8
Doboj—Zenica	14,5	30,6	45,5
Zenica—Podlugovo	13,8	29,7	46,4
Podlugovi—Sarajevo	10,9	28,8	45,5

Efekti modernizacije pruge Vrpolje—Sarajevo su mnogostruki: povećava se prevozna moć pruge, kao i sigurnost saobraćaja, omogućava razvoj privrede duž

magistrale, snižavaju troškovi poslovanja i poboljšavaju uslovi rada radnika u željezničkom saobraćaju. Kroz direktne efekte modernizacije, prema cijenama iz 1971, ukupna ulaganja sa lokomotivama su jednaka desetogodišnjim neposrednim efektima modernizacije.

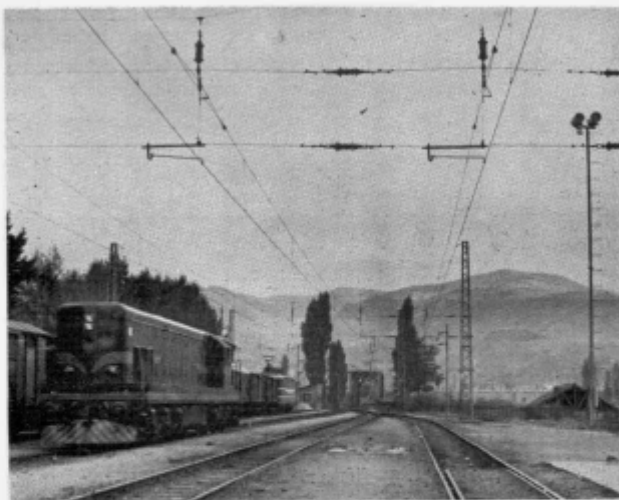
Elektrifikacijom pruge Vrpolje—Sarajevo i Sarajevo—Ploče preduzeće je dobilo snažnu magistralu, dugu 450,5 km što čini 24% mreže, sa najnižim troškovima rada, koja obavlja približno 60% cjelokupnog rada i ostvaruje 65% prihoda preduzeća.

Kapitalni remont na pruzi Vrpolje—Sarajevo u potpunosti je završen krajem 1971. godine a otpočeli su radovi na remontu pruge Doboj—Banja Luka, koji će biti završen krajem 1974. godine.

Ranžirna stanica Doboj

CC 36





Dizel-lokomotiva u stanici Zenica

Teretni kolski park je obnovljen od 1966. godine sa 1035 kola raznih tipova. Nova teretna kola su 4-osovinska, podesna za velike brzine, sa velikom nosivošću i prilagođena za ugradnju automatskog kvačila.

Železnički auto-saobraćaj formiran je kao element kompletne usluge korisniku željezničkog transporta, po principu »od vrata do vrata«. Do kraja 1971. godine nabavljeno je 190 kamiona i u svim većim centrima formirani su auto-odeljci. Auto-saobraćaj je opremljen odgovarajućim dizalicama i manipulacionom tehnikom za magacine i kontenerske terminale. Terminali su otvoreni u Sarajevu i Pločama.

Photogalerija by kondukter

Motorni voz uzanog kolosijeka, u vožnji kod Stambulčića, na pruzi Titovo Užice—Sarajevo

Dok je krajem 1966. godine učešće parne vuče iznosilo preko 80%, a električne uopšte nije bilo, krajem 1971. učešće parne vuče je bilo ispod 20%. Od 1966. do kraja maja 1972. godine nabavljeno je 37 električnih lokomotiva, 140 dizel i dizel-električnih lokomotiva normalnog kolosijeka i uzanog kolosijeka. Ovim nabavkama radikalno je izmijenjena slika vučnog parka i stvoreni uslovi za racionalno organizovanje službe vučnih sredstava u cjelini, kao i poboljšanje efekata rada kroz veće učinke i snižene troškove po jedinici rada.

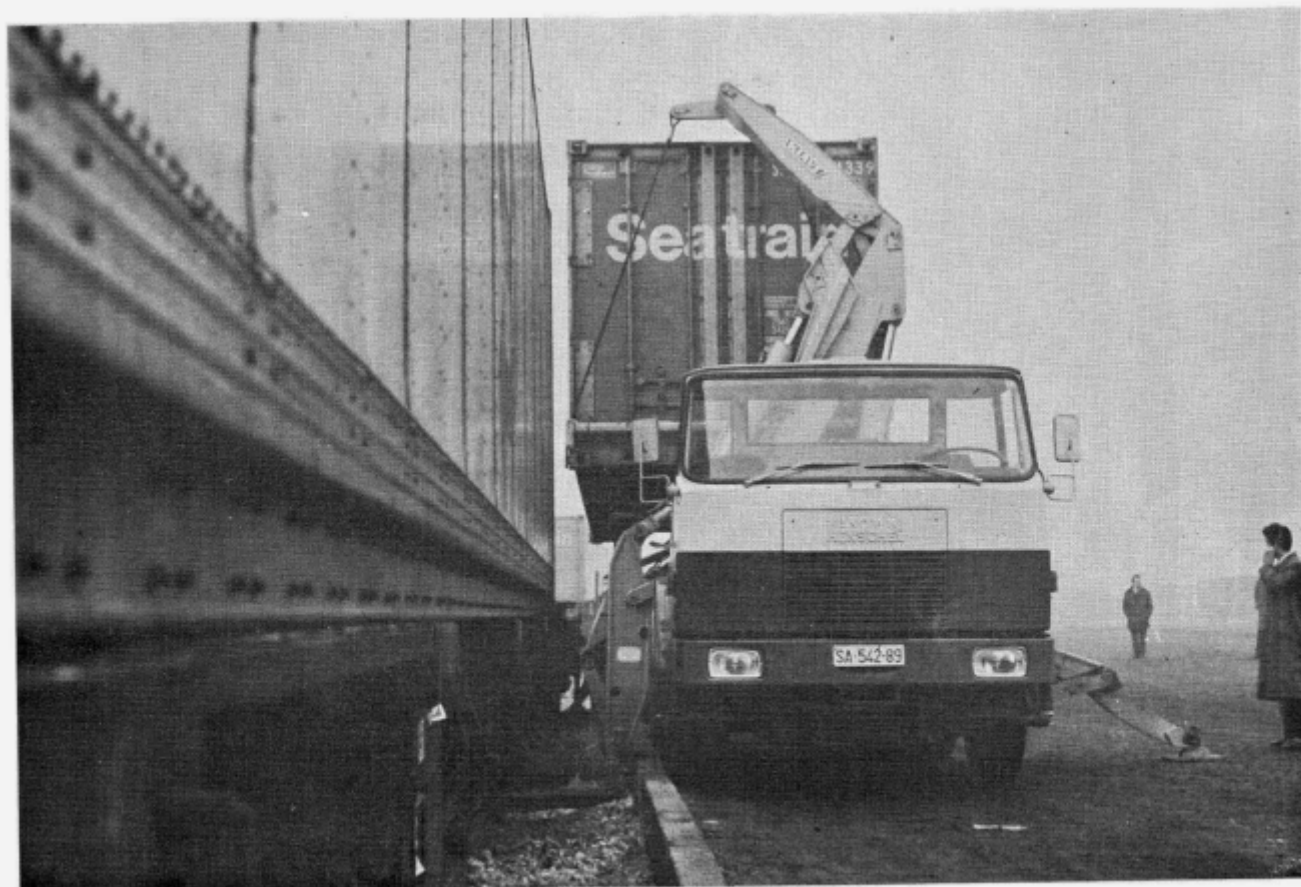
Nabavka kolskog parka nije u potpunosti pratila kompleksnu modernizaciju u preduzeću zbog skućenih materijalnih mogućnosti preduzeća, proizvođača i banaka. U putničkom saobraćaju izvršena je metalizacija svih putničkih vagona, nabavljena su 182 moderna putnička vagona. Nabavljeno je pet garnitura poslovnih vozova, 12 garnitura motornih vozova uzanog kolosijeka i 4 garniture šinobusa.



U cilju zaokruženja tehnološkog procesa u transportu, izvršena je integracija sa lukom Ploče. Opravdanost integracije se ogleda u činjenici da je zajedničkom akcijom željeznice i luke obim rada od 1969. do kraja 1971. godine porastao za 100%, odnosno sa 1,1 milion tona u 1969. rad je porastao na 2,3 miliona tona u 1971. godini. Istovremeno se jedinstvenom komercijalnom politikom radilo na dovršenju osnovnih kapaciteta luke, što treba da omogući i povećanje kapaciteta rada i sniženje troškova poslovanja. U toku 1971. god. u luci je izgrađeno postrojenje za prihvatanje kapaciteta 1,5 miliona tona godišnje.

Photogalerija by konduktar

Rad sa kontenerom u terminalu Sarajevo



U okviru modernizacije preduzeća, 1966. do kraja 1971. godine izvršen je niz zahvata koji kompletiraju uslugu ŽTP-a Sarajevo, kao kompleksne transportne organizacije. Razvijena je komercijalna služba, osnovan turističko-transportni biro, razvijena propagandna služba.

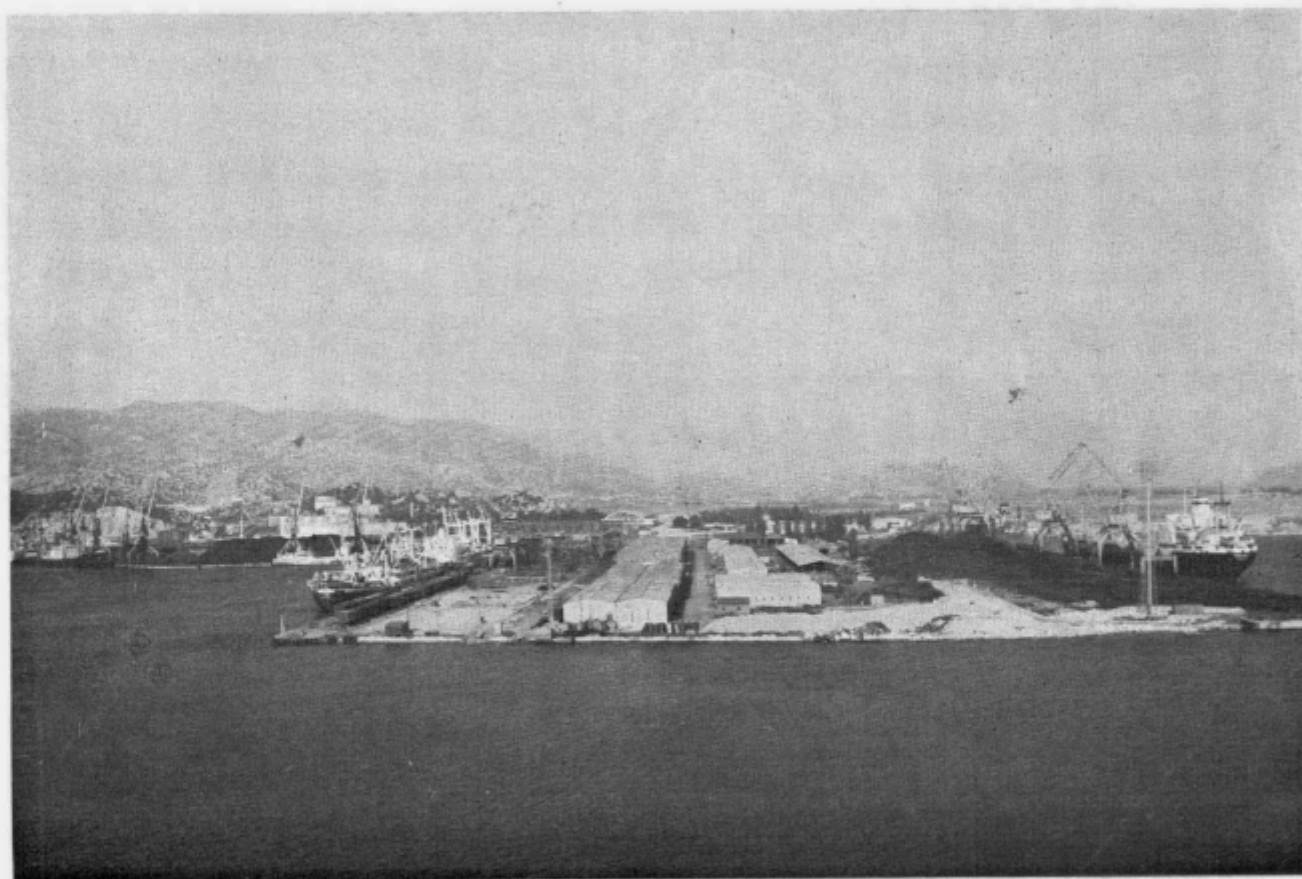
Izgrađen je elektroračunarski centar preduzeća, obučeni kadrovi i time stvoreni uslovi za dalje usavršavanje kako poslovanja preduzeća, tako i organizacije. Centar treba da postane punkt za brzu infor-

maciju i analizu po svim djelatnostima i faktor za efikasne, brze i pravodobne akcije rukovođenja i vođenja poslovne politike.

Zahvati i radovi na modernizaciji od 1966. do 1972. godine obavljani su u skladu sa «Osnovama razvojne politike preduzeća», koje su rađene i koncipirane u periodu od 1966. do 1968, a usvojene 1969. godine. Radovi III faze modernizacije praktično se završavaju krajem 1972. godine, jer se time u cjelini završavaju radovi modernizacije magistralne pruge Vrpolje—Sarajevo—Ploče, kao i radovi vezani uz taj program.

Photogalerija by konduktar

Panorama luke Ploče



Opšte ocjene izvršene modernizacije

Izvršena modernizacija na mreži ŽTP-a Sarajevo može se grubo prikazati kroz nekoliko osnovnih pokazatelja kapaciteta, rada, broja radnika i prihoda.

	1954.	1966.	1971.
— Dužina pruga u km	2399,2	2228	1.796
— ulazni kolosijek	1587,1	1.021	767
— normalni kolosijek	812,1	1207	1029
— Jačina vučnih sredstava u 000 KS	—	316,5	526,4
— parna	—	256,6	153,5
— dizel	—	59,9	167,6
— električna	—	—	205,3
— Nosivost teretnih kola u 000 t	226	301	313
— Broj sedišta u putn. kolima u 000	32,0	42,4	43,0
— Broj zaposlenih radnika u 000	30,0	30,1	27,2
— Ostvaren prevoz robe u ntkm, u milionima	2010	3893	3741
— Ostvaren prevoz putnika u pkm, u milionima	936	1607	1698
— Ukupan prihod u milionima din.	—	1.191,0	1.517,0

Upoređujući osnovne pokazatelje iz tabele, i to samo za stanje u 1966. i 1971. godini, može se konstatovati da je produktivnost po jednom radniku u odnosu na obim rada, iskazan u rtkm, porasla za 10%, a u odnosu na dohodak po zaposlenom radniku, za 90%. Ekonomičnost poslovanja porasla je za 6%. Iskazani pokazatelji ne mogu se u potpunosti prihvatiti jer je u pređenom periodu prihod ovisio o nivou tarifa, koje je kontrolisalo društvo, dok su troškovi poslovanja rasli neuporedivo brže. Rad po jednom radniku je povećan za 11%.

Pored pomenutih efekata, kapaciteti ŽTP-a Sarajevo stvaraju u bližoj perspektivi normalne uslove za razvoj industrijskih i rudarskih kapaciteta u Bosni i Hercegovini.

Photogalerija by konduktar

Perspektivni razvoj preduzeća

Završene studije o perspektivnom razvoju preduzeća daju osnovne elemente predstojećih nužnih zahvata. Sagledavanja do 1975. godine su jasnije definisana sa tri već usvojena dokumenta:

- Osnove razvojne politike preduzeća do 1975. godine
- Organizacija ŽTP-a Sarajevo
- Proporcije Srednjoročnog plana do 1975. godine.

Prema »Osnovama razvojne politike« modernizacija kapaciteta do 1972. godine na magistralnom pravcu Vrpolje—Ploče privedena je kraju, a istovremeno kod sredstava vuče, kroz izvršene nabavke i ugovore koji su u toku, krajem 1972. biće završena modernizacija, odnosno svu vuču će obavljati dizel i električne lokomotive. Dva osnovna zahvata su privedena kraju, uz istovremeno pripremanje uslova za dalju modernizaciju.

Radi dalje modernizacije kapaciteta izrađene su kompleksne studije modernizacije pruge Doboj—Bosanski Novi—Knin, Brčko—Banovići i Doboj—Tuzla.

Studije predviđaju osposobljavanje pruga za 20-tonski osovinski pritisak i njihovo opremanje savremenim signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim postrojenjima. Predviđa se izgradnja čvorova: Bosanski Novi, Prijedor i Brčko. U kasnijoj etapi, u skladu sa porastom rada, predviđa se elektrifikacija pruge Doboj—Bosanski Novi—Knin.

Završene su studije o neophodnosti izgradnje drugog kolosijeka na pruzi Doboj—Sarajevo, kao i studije i projekti normalizacije pruge Lašva—Kaonik i Prijedor—Sanski Most. Paralelno sa pomenutim studijama, koje predstavljaju modernizaciju kapaciteta, radi se studija o supstituciji nerentabilnih pruga uzanog kolosijeka sredstvima drumskog saobraćaja.

Utvrđeni su programi nabavke novih teretnih vagona, putničkih kola i posebnih poslovnih vozova.

Usvojeni projekat organizacije ŽTP-a Sarajevo, koja je sprovedena u život početkom 1972, definiše deo zahvata neophodnih za modernu transportnu organizaciju. Predstoji razvoj drumskog saobraćaja, rječnih pristaništa, pomorske i rječne flote, kao i savremenog ugostiteljstva sa mrežom hotela. Razvoj turističke agencije i željezničke špedicije stvara uslove za pružanje kompleksne i kvalitetne usluge, čime

Photogalerija by konduktier

se zatvara krug efikasnih transportnih sredstava, servisa i savremenog poslovanja.

U periodu do 1975. godine treba da otpočinu slijedeći zahvati i radovi:

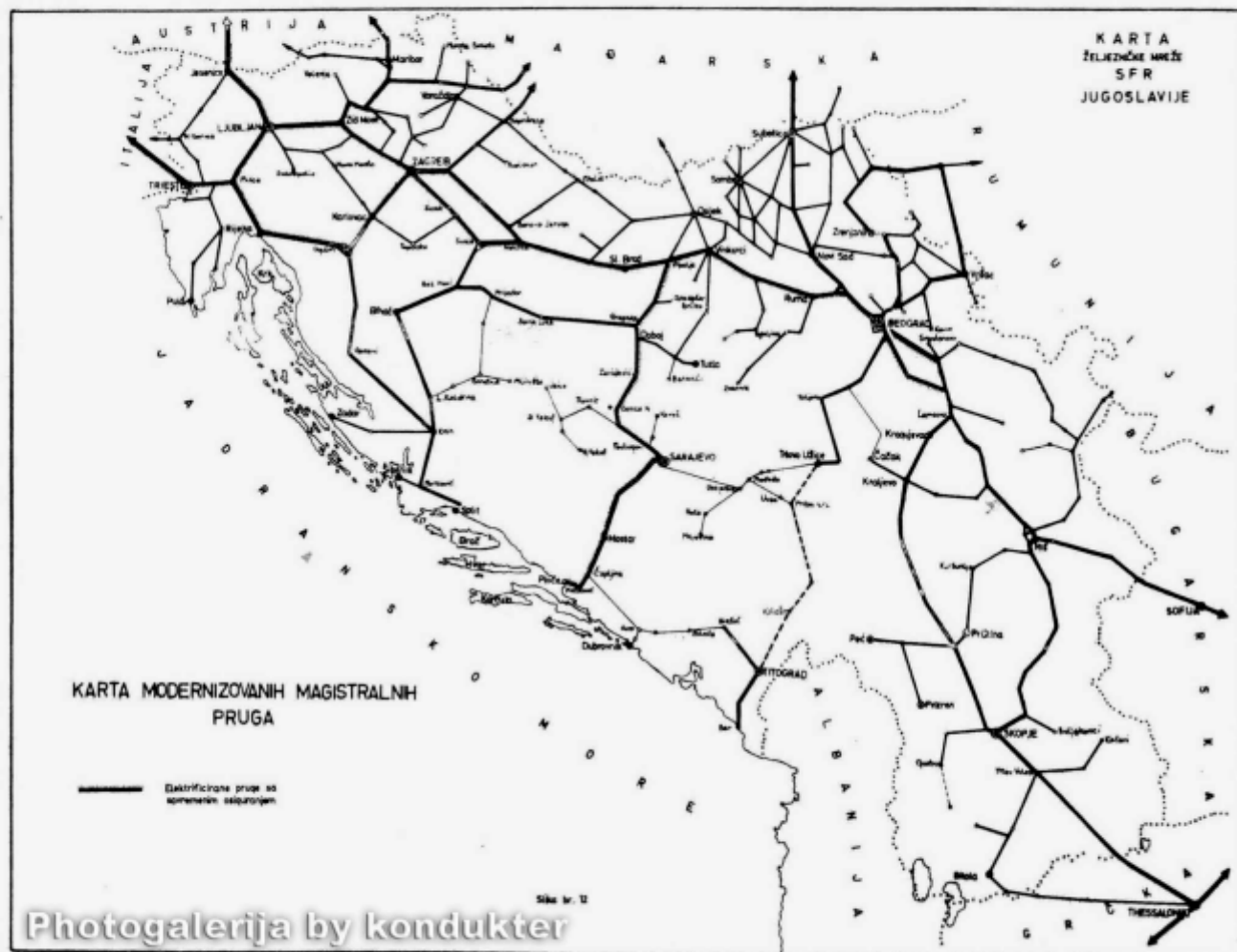
- kapitalni remont na pruzi Doboj—Banja Luka
- modernizacija pruge Doboj—Bosanski Novi—Knin
- modernizacija odseka Bosanska Poljana—Tinja
- nabavka 3.000 teretnih vagona
- proširenje kapaciteta luke Ploče

- dogradnja čvora Sarajevo
- izgradnja mreže magacina i terminala
- normalizacija pruge Lašva—Kaonik
- normalizacija pruge Prijedor—Sanski Most.

U skladu sa postavkama »Nacrta srednjeročnog plana do 1975. g.«, u materijalima za plan ZTP-a Sarajevo razrađene su studije i o optimalizaciji mreže željezničkih pruga Bosne i Hercegovine. Izrađene su studije o izgradnji slijedećih pruga:

- | | |
|---------------------------------|--------------------|
| — Sarajevo—Prijedor (Jablanica) | — poslije 1975. g. |
| — Tuzla—Zvornik | — do 1975. g. |
| — Grapska—Bosanski Brod | — do 1975. g. |
| — Banovići—Vareš | — poslije 1975. g. |
| — Čapljina—Dubrovnik | — poslije 1975. g. |

Izrađene studije su solidna podloga za kompleksno razmatranje saobraćajne mreže Bosne i Hercegovine,



Photogalerija by konduktier

kao i Jugoslavije. Izgradnja novih pruga predstavlja zahvat društva, pri čemu ŽTP kao specijalizovana transportna organizacija ukazuje na uska grla u transportu i predlaže zahvate koji će spriječiti da kapacitet željeznice bude ograničavajući faktor razvoja privrede Bosne i Hercegovine.

Grubi predračun potrebnih sredstava za modernizaciju kapaciteta, kao i izgradnju novih pruga do 1975. godine, ukazuje da mogućnosti ŽTP-a Sarajevo djelomično obezbjeđuju modernizaciju kapaciteta i da je neophodno za program modernizacije obezbijediti dopunska sredstva, a za izgradnju novih pruga, sredstva društva, uz uslove predviđene za izgradnju infrastrukturnih objekata.

Osnovni pravci razvoja ŽTP-a Sarajevo u predstojećem periodu do 1975, kao i poslije te godine, su u izrastanju u kompleksnu transportnu organizaciju koja će opsluživati područje Bosne i Hercegovine transportnim uslugama.

Prateći razvoj i izgradnju transportnih sredstava u Evropi, potrebe privrede zemlje i primjenjujući savremenije metode poslovanja, preduzeće će stalno usklađivati svoj razvoj potrebama transportnog tržišta.

Interna organizacija preduzeća i u budućnosti će se prilagođavati savremenim sredstvima rada, savremenim metodama poslovanja, razvoju privrede, neophodnosti da se brže povećava reproduktivna sposobnost preduzeća i brže raste standard radnika.

Photogalerija by konduktier

