

1960-1990



prve  
generacije



željezničke  
saobraćajne  
škole

vogošća - sarajevo

Juna 1990. navršilo se trideset godina od mature prve generacije Željezničke saobraćajne škole u Vogošći kod Sarajeva. U inicijativnom odboru formiranom radi organizovanja proslave ovog jubileja došlo se i do ideje o izdavanju monografije posvećene prvoj generaciji. Proslava je planirana za petnaesti septembar, a ideja o monografiji je »rođena« tek u drugoj polovini jula!

Zbog kratkog roka i ozbiljnosti posla koju zahtijeva priprema jedne publikacije, bilo je kolebanja i nedoumica: da li (ili ne) »ići« sa monografijom baš za 15. septembar? Nekoliko ljudi se ipak prihvatilo tog zadatka, svjesni velikog rizika kojem se izlažu. Uspjeli su: rukopis monografije je pripremljen i odštampan u vrlo kratkom roku.

Monografija je uglavnom, namijenjena pripadnicima prve generacije, od kojih očekujemo razumijevanje za učinjene propuste, kojih nesumnjivo ima i kojih je svjestan i Redakcioni odbor.

Naše jedino opravdanje je želja, odnosno nastojanje da tridesetogodišnjicu proslave mature upotpunimo monografijom spomeničkog i dokumentarnog karaktera. Za kvalitetniju monografiju, kakvu smo zamišljali, nije bilo dovoljno vremena niti materijalnih sredstava.

Ipak, smatramo da monografija omogućuje, slikom i riječju, da se stekne elementaran uvid u najvažnija pitanja i momente školovanja, internatskog života i daljne sudbine prve generacije. U svakom slučaju nadamo se da će svima nama ova monografija predstavljati dragu uspomenu.

Redakcioni odbor



### *ŽELJEZNIČKA SAOBRAĆAJNA ŠKOLA VOGOŠĆA – SARAJEVO*

*Zgrada u kojoj je školovana prva generacija ove škole nasleđena je od Saveznog sekretarijata NO: U istoj zgradi školovali su se kandidati za mašinovođe i pregledače kola, kao i za ostale prekvalifikacije i dokvalifikacije za potrebe željeznice.*

*Polaznici škole u slobodnom vremenu su dobrovoljnim radom uređivali krug – dvorište škole što je sada izraslo u izvanredan park.*

*Škola je 1980. godine dislocirana u Sarajevo a u njene prostorije uselio se Saobraćajni fakultet.*

*Generacija koja je dvogodišnjim radom, druženjem i drugim raznim dogodovštinama vezana za ovaj ambijent uvek će se sjećati dana provedenih u Školi i Domu u njenom krugu što je upravo prepreka zaboravu.*

**1960-1990**

## POVODOM 30-GODIŠNJIČE MATURE PRVE GENERACIJE ŽELJEZNIČKE SAOBRAĆAJNE ŠKOLE U VOGOŠĆI KOD SARAJEVA

Željeznička saobraćajna škola u Vogošći kod Sarajeva, osnovana 1958. godine, bila je zapravo odjeljenje istoimene škole u Zemunu koja je djelovala u okviru Jugoslovenskih željeznica. Osposobljavala je saobraćajno-tehničke kadrove (za radna mjesta otpravnika vozova) za potrebe željeznice u cjelini.

Vogošća, udaljena oko osam kilometara od Sarajeva, kroz koju prolazi put za pravce Zenica i Tuzla, bila je tada i sada je, opštinsko mjesto. Razume se, njegovi stanovnici prave razliku sa istoimenim manjim naseljem gdje je prvih poratnih godina podignuto poznato preduzeće »Pretis«, a kasnije i TAS (oba preduzeća čine jezgro metalnog kompleksa poznatog pod imenom »UNIS«).

Slična školi u Zemunu postojala je prije rata u Beogradu, a poslije rata u Puli (Saobraćajni tehnikum). Obe su, također, po svojim polaznicima i radeći za potrebe Jugoslovenskih željeznica, bile »jugoslovenske«.

Cilj otvaranja škole u Vogošći, a i u nekim drugim republičkim centrima (kao odjeljenja zemunske škole, a kasnije i kao samostalne obrazovne institucije) bio je da se obrazovanje pomenutih, kao i drugih željeznici neophodnih kadrova, neposrednije poveže sa željezničkim transportnim preduzećima (da budu unutar njih). Na taj način one, u razvojnom i organizacijskom pogledu, kao segmenti sistema Jugoslovenskih željeznica, dobivaju odgovorniju poziciju i ulogu.

Ukoliko je riječ o obrazovanju stručnih kadrova za potrebe željeznice u Bosni i Hercegovini, škola u Vogošći je prva obrazovna institucija ranga srednje stručne spreme. Kandidat za upis u ovu školu je morao završiti šest razreda gimnazije, što je na nivou prvog i drugog razreda današnjih srednjih škola. Svaki kandidat je u svih šest razreda gimnazije učio jedan strani jezik, a u posljednja dva razreda i drugi strani jezik, te još i latinski, u okviru klasične naobrazbe. To govori, pored ostalog, kakav je bio opšteobrazovni nivo kandidata. Školovanje u Vogošći je trajalo dvije godine i završavalo se maturskim ispitom. Diplomirani učenik je sticao zvanje saobraćajnog tehničara, osposobljenog za radno mjesto otpravnika vozova.

Škola u Vogošći je otvorena trinaest godina poslije rata, u vrijeme velikog nedostatka stručnih kadrova u zemlji kao cjelini a posebno u Jugoslovenskim željeznicama. Prije škole u Vogošći, a i uporedo s njom, za otpravnike vozova su – raznim vidovima skraćenog i dopunskog školovanja (kursevima) – pripremani već zaposleni radnici željeznice, najčešće telegrafisti, ali i radnici drugih profila. Bilo je primjera radi, otpravnika vozova i šefova stanica koji su rad u željeznici započeli kao manevristi ili kondukteri, da bi zatim prošli neophodne faze stručnog osposobljavanja – i tako napredovali. Dopunskim školovanjem su obuhvatani i svršeni srednjoškolci drugih škola koji su primani za rad u željeznici. S tim u vezi valja istaći da je tada u okviru ŽTP Sarajevo postojao dosta konzistentan sistem permanentnog stručnog obra-



zovanja koji je podsticao ambicije radnika, zapravo omogućavao da se uz rad stiču nova znanja, i u skladu s tim, nova i odgovarajuća radna mjesta.

Međutim, razvojne perspektive Jugoslovenskih željeznica, kao i složenost i odgovornost poslova koje je morao obavljati jedan otpravnik vozova, zahtijevali su da se taj kadar obrazuje u posebnoj stručnoj školi, kakva je bila i škola u Vogošći, pri čemu se, pored uže stručnosti insistiralo i na određenom kvantumu opšteg obrazovanja. U to vrijeme u ŽTP Sarajevo se uveliko radi na modernizaciji željezničke mreže. Naime, dok je trajalo školovanje prve generacije škole u Vogošći stavljen je u funkciju telekomandni sistem regulisanja saobraćaja na pruzi Doboje – Zenica, prvi u Jugoslaviji, a u toku su bile i pripreme za dizelaciju vuče i obavljani drugi poslovi na modernizaciji.

Vremenom je dopunsko školovanje putem kurseva zamijenjeno posebnim stručnim školama za sve vrste poslova u željeznici koji zahtijevaju određen stepen stručne osposobljenosti, a permanentno obrazovanje, nužno posebno u željeznici, svedeno je u glavnom na produbljivanje znanja radi kvalitetnijeg obavljanja poslova na određenom radnom mjestu.

Kada je riječ o osposobljavanju kadrova za rad u željeznici posebno treba imati u vidu odgovornost tog rada. Nesumnjivo je vrlo velika i upravo zbog nje se nužno insistira na disciplini, tačnosti i preciznosti, po čemu se željeznica, posmatrana sa strane, doživljava i kao neka vrsta poluvojne organizacije. Radi se o zakonskoj, naročito krivičnoj odgovornosti, koja uslovljava i strožije kriterije disciplinske odgovornosti. Zato se za obavljanje određenih poslova, posebno otpravnik vozova, pored stručnosti i visokog stepena fizičkog i mentalnog zdravlja, traži i izoštren smisao za odgovornost.

Prvu generaciju željezničke saobraćajno-tehničke škole u Vogošći, koja je maturirala 1960. godine, činili su učenici iz raznih krajeva Bosne i Hercegovine i Crne Gore. Većinom su se na konkurs za upis javili grupno: dvoje, troje ili više njih, i iz iste gimnazije i istog razreda, a

bilo ih je i iz mjesta gdje nikad nije bilo željezničke pruge. U školu u Vogošći došli su učenici iz sljedećih gradova: Bihaća, Bosanskog Novog, Prijedora, Doboja, Brčkog, Tuzle, Zavidovića, Zenice, Visokog, Travnika, Donjeg Vakufa, Višegrada, Medžedže, Goražda, Sarajeva, Mostara, Trebinja, Bileće, Gacka, Čapljine, Metkovića, Nikšića, Bijelog Polja, Ivangrada, Titograda, Prijepolja.

Teško je reći koji su bili motivi za upis u školu u Vogošći, koji je razlog stajao iza odluke da se prekine gimnazijsko školovanje i započne novo? Svakako da je motiva bilo više.

Slabiji uspjeh u gimnaziji i nepovjerenje u vlastite mogućnosti da se u gimnaziji uspije mogao je opredijeliti samo neke pojedince da se upišu u školu u Vogošći, jer većina kandidata su bili dobri gimnazijalci (u prosjeku dobri i vrlo dobri, a bilo je i odličnih) kao što je i takvih koji bi u svakoj gimnaziji bili među najboljima. Za jedan broj kandidata, možda i najveći, materijalni uslovi školovanja u Vogošći su predstavljali i najvažniji motiv, posebno za one koji nisu imali materijalne mogućnosti da studiraju poslije gimnazije, a gimnazija im, kao opšteobrazovna škola, nije osiguravala mogućnost zaposlenja. Pa i to što je škola u Vogošći bila nova škola, pored dotadašnjih poznatih, a u rangu drugih stručnih škola i koja je davala mogućnosti za studiranje na određenim fakultetima – moglo je da privuče kandidate. Bilo je i kandidata iz porodica željezničara koji su upisom u školu u Vogošći nastavljali porodičnu tradiciju.

Teško je, također, reći da je neko došao u školu u Vogošću zato što je volio željeznicu i poziv otpravnik vozova, da je došao zbog ličnih afiniteta, ali u toj školi je većina učenika zavoljela željeznicu i ozbiljno se pripremala za rad u njoj, a neki su već tada odlučili da svoje ukupne intelektualne i radne sposobnosti, svoj radni vijek posvete željeznici.

Socijalna struktura učenika škole u Vogošći bila je otpornija kao i kod učenika drugih srednjih škola, ni po čemu osobena. Bilo je i djece sa sela i iz grada, i djece poljoprivrednika i radnika, i službenika i zanatlija, funkcionera i pensionera i drugih socijalnih kategorija.

Bilo je onih koji su voljeli sport, onih koji su voljeli muziku i koji su sami dobro svirali i pjevali, onih koji su dobro pisali školske literarne radove, koji su voljeli film, koji su voljeli igranke i zabave, a u jednom pogledu su svi redom bili isti – voljeli su djevojke, a i djevojke njih, pogotovo neke od njih, i po tome su bili poznati u Vogošći i Jošanici, i zato od domaćih mladića nisu baš rado prihvatani, prije bi se moglo reći da su sa antipatijom gledali u njih.

Diploma Željezničke saobraćajne škole u Vogošći je omogućavala upis na saobraćajni, ekonomski i pravni fakultet i na mnoge više škole, bez diferencijalnog kvalifikacionog ispita. To je proizlazilo iz statusa ove Škole u sistemu srednjeg obrazovanja u zemlji. U prvi razred novoo osnovane škole u Vogošći (školska godina 1958/59), prema utvrđenim kriterijima, primljeno je šezdeset učenika, u dva odjeljenja, u svako po trideset učenika. Kriterij za formiranje odjeljenja bio je strani jezik koji su kandidati u gimnaziji učili šest razreda, a učenje tog jezika se nastavljalo u školi u Vogošći. Po tome su odjeljenja dobila i svoja nezvanična imena: francusko i njemačko.

Škola u Vogošći je, kao što je rečeno, bila dvogodišnja, a pogotovo sve druge srednje škole četvorogodišnje, sa izuzetkom učiteljske i škole primijenjenih umjetnosti kao petogodišnjih (ali sve sa prethodno završena četiri razreda gimnazije, malom maturom). Pored ovoga, škola u Vogošći je po mnogo čemu drugom bila sasvim osobena škola. Njeni učenici bili su zapravo u radnom odnosu, imali su radne knjižice (zvanično su nazivani »polaznicima«, a ne đacima), školovanje im je predstavljalo radni staž i imali su plate (ne stipendije) kao i druga prava iz radnog odnosa. Škola je bila internatskog tipa – u istoj zgradi su bile i spavaonice i učionice i restoran sa trpezarijom. Učenici su besplatno dobivali uniforme, udžbenike i školski pribor.

Od opšteobrazovnih predmeta, pored stranog jezika, u školi su bili zastupljeni još i srpskohrvatski jezik, matematika i fizičko vaspitanje. Nastavu iz stručnih predmeta izvodili su uglavnom stručni kadrovi iz direkcije tadašnjeg ŽTP



*Grupa polaznika Željezničke saobraćajne škole sa vaspitačem na stepeništu škole.*



*Grupa učenika u spavaonici.*

Sarajevo, a iz opšteobrazovnih profesori sarajevskih gimnazija, od kojih su neki kasnije postali poznati stručnjaci i profesori univerziteta.

U prvom razredu su se izučavali sljedeći predmeti: srpsko-hrvatski jezik, strani jezik, matematika, saobraćaj, predvojnička obuka, fizičko vaspitanje, geografija željezničkog saobraćaja, vozna sredstva i vuča, veze i signalno-sigurnosna postrojenja, upotreba kola, transportno računovodstvo, prevoz robe i putnika, tarife, ustav i zakonodavstvo i željezničke pruge i objekti.

U drugom razredu je struktura nastave bila ova: sh. jezik, strani jezik, matematika, predvojnička obuka, fizičko vaspitanje, željeznički saobraćaj, kolska služba, transportno računovodstvo, telegrafija, veze i signalno-sigurnosna postrojenja, materijalno i finansijsko poslovanje i ekonomika.

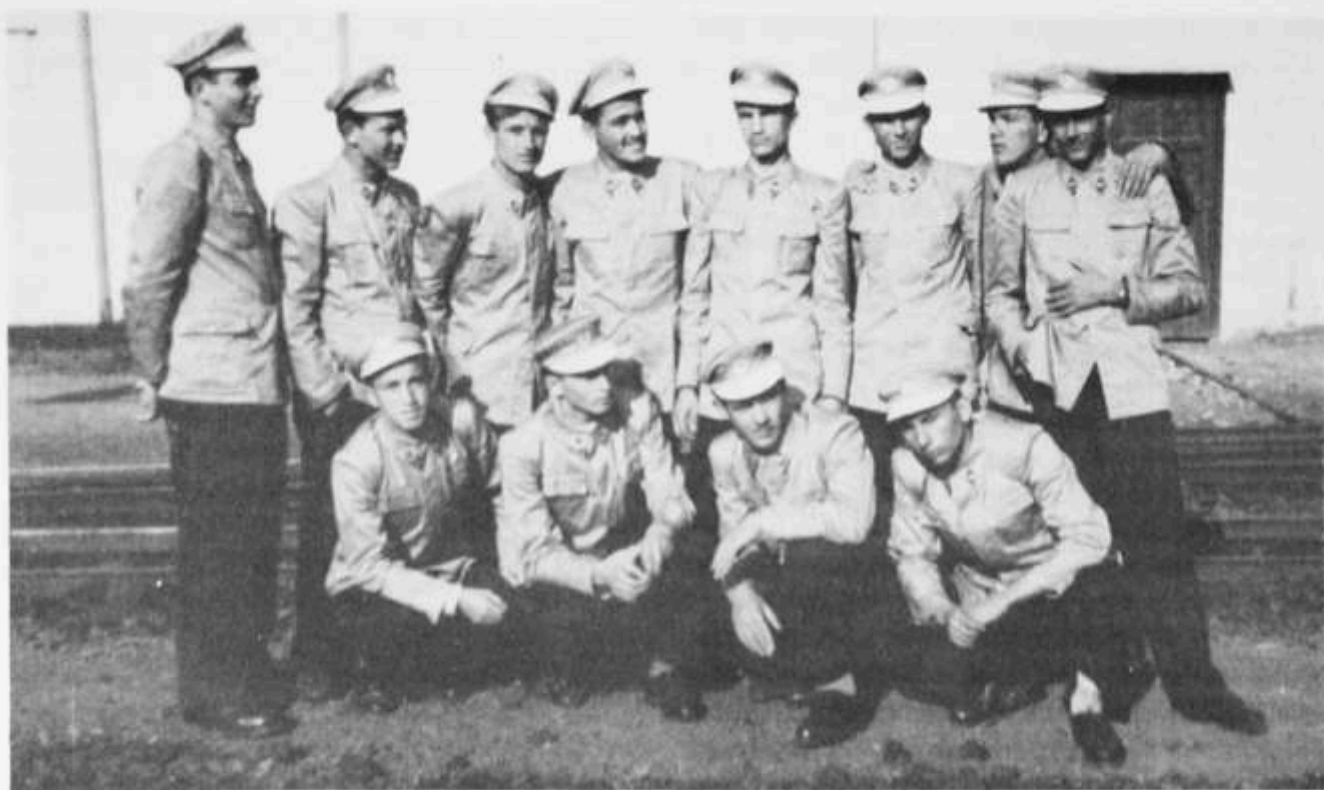
Uz teorijsku nastavu u učionicama, izvođena je i praktična nastava, i radi toga su organizovane ekskurzije (Semizovac, Doboj, Vinkovci, Novi Sad, Subotica), a glavni dio praktičnog rada ostvaren je za vrijeme školskog ferija, na željezničkim stanicama, gdje su učenici vodili dnevnik prakse i gdje su ih obilazili i tako vršili praćenje i kontrolu njihovog rada, nastavnici škole u Zemunu (i centralne) škole u Vogošći (odjeljenja).

Teško je, pogotovo sa tridesetogodišnje distance, govoriti o pedagoško-didaktičnoj strani nastavnog procesa, pogotovo o njegovoj vaspitnoj komponenti. Međutim, sigurno je da je nastava, u uslovima zajedničkog života i rada učenika postizala dobre efekte i da su iz škole 1960. godine izašli kadrovi sa visokim nivoom stručne pripremljenosti za dužnost otpravnika vozova, a neki od njih su se kasnije posebno isticali u praktičnom radu, dalje se školovali i razvijali, tako da neki danas obavljaju i najodgovornije funkcije na željeznici. U stručnom pogledu, nastava je tako koncipirana da pruži učenicima ne samo znanja nužna za neposredno izvršavanje zadataka otpravnika vozova, već u potrebnoj mjeri i druga, koja se tiču željeznice, u cjelini. A željeznica je, što su učenici već prvih mjeseci školovanja jasno shvatili, toliko kompleksan sistem. Trebalo je biti svjestan cjelovitosti tog sistema, organske povezanosti i čvrste međuzavisnosti njegovih dijelova, njegovog načina permanentnog funkcionisanja.

Nešto početnog praktičnog iskustva je doneseno u školu, jer je za primljene kandidate prije početka nastave, za vrijeme školskog ferija, organizovan praktični rad u željezničkim stanicama, koji je zapravo značio prvi zvanični kontakt kandidata sa željeznicom. Prije toga o željeznici su oni imali površine predstave, kakve su ina-







*Polaznici Željezničke saobraćajne škole su se u raznim prilikama fotografisali za uspomenu. Na ovim fotografijama su grupe školskih drugova u uniformama.*

**1960-1990**



će imali njihovi vršnjaci. A željeznica se doživljava, sa aspekta građanina – putnika koji se njome koristi, naprosto kao lokomotiva i voz, pruga i tunel, putnička blagajna i čekaonica i slično.

Od takvih predstava dolazilo se nastavom do stručnih znanja, a već prava znanja su uvjerala učenike da je željeznica vrlo obiman i razuđen organizam, da sadrži mnogo djelatnosti, mnogo struka i zanimanja i da sve to mora skladno djelovati da bi željeznica kao sistem uspješno funkcionisala, te da su otpravnici vozova samo jedna karika u tom beskonačnom lancu.

U prosjeku, mnogo se učilo izvan nastave. Nije tome posebno doprinosilo obavezno učenje, koje i nije bilo nužno, jer se učilo i u spavaonici, i u dvorištu i u društvenim prostorijama – onaj ko je htio učiti činilo je to i bez obaveznog učenja, a onom kome je učenje bilo »dosadan teret« ni obavezno učenje nije moglo pomoći. Obavezno učenje je držalo na okupu u razredu sve učenike sa knjigom ispred njih, i ništa više. Da li je neko čitao otvorenu knjigu, da li je razmišljao o nome što u knjizi piše ili je maštao o raznim drugim stvarima, razumije se, to dežurni na časovima obaveznog učenja nije mogao dokučiti.

Čini se da je, po odnosu prema nastavi i učenju, bilo nekoliko tipova učenika. Nekoliko najboljih učenika se prema nastavi i učenju odnosilo vrlo odgovorno i sistematično: oni su i za ručkom i u kafani i na ulici raspravljali o pojedinim problemima iz nastave i za njih se pretpostavljalo da će biti dobri radnici i stručnjaci, da će u željeznici »daleko stići«. Bilo je i onih (čvrstih vrlo dobrih i »tanjih« odličnih) koji su se trudili da budu dobri učenici, ali nisu htjeli da »sagorjevaju« na račun vannastavnog života.

Najviše je bilo onih srednjih (standardnih), među njima i onih koji su dosta učili, ali bez većih efekata, i onih koji nisu naročito učili ali im je uspijevalo da se drže sredine, i onih kojima su interesi u pogledu životnog poziva bili izvan stručne nastave, pa se nastavi i nisu dovoljno posvećivali. Bilo je i onih koji su u učenju zado-

voljavali samo minimum a kojima je život izvan nastave i izvan školske zgrade bio dominantna preokupacija.

Ali, svi su položili maturu (bez »natezanja« maturskih kriterija), i, u cjelini, uspjeh je bio natprosječan.

Prosječni uspjeh na kraju prve školske godine je bio: dobrih 31, vrlodobrih, 26 i odličnih 3, a na kraju druge godine: dobrih 37, vrlodobrih 18, i odličnih 5.

Po izmirenju troškova domskog smještaja i ishrane, učenicima je znatan dio mjesečne plate ostajao »kao višak« koji su trošili za džeparac i civilnu garderobu, a mnogi su imali i štedne knjižice na koje su redovno stavljali štedne uloge, tako da su po završetku školovanja imali svoj fond za »start u život«.

Učenici škole u Vogošći su zasigurno bili najbolje materijalno obezbijeđeni srednjoškolci, što je svaki učenik ove škole dobro znao iz kontakta i druženja sa đacima drugih škola na ulici, na igrankama ili u drugim sličnim prilikama. Za razliku od drugih, djaci iz Vogošće su uvijek »imali šta potrošiti«. Ali i pojedinim đacima iz Vogošće nije moglo biti nikada dosta, potrošili bi ubrzo ostatak plate i zaduživali bi se kod drugova. To su bili pojedinci navikli na zabavu i provod, sa većim apetitima od ostalih, koji su dozvoljene izlaske (a i nedozvoljene) u Sarajevo koristili za razne provode.

Nesumnjivo su u Vogošći (i po tadašnjim i sadašnjim kriterijuma) ukupni uslovi za boravak i učenje bilo vrlo povoljni. Zgrada je imala centralno grijanje, imala pogodan prostor za sportske aktivnosti, imala prostrano dvorište. Ishrana je bila dobra, red i čistoća zavidni.

Ali, nije riječ samo o uslovima koje je pružala zgrada škole i internata, već i o ambijentu u kojem je zgrada smještena. Iznad zgrade su bili bogati voćnjaci i livade sa puteljcima kojima je na bosanskim konjićima dovoženo razno voće, najviše šljive, u otkupnu stanicu zemljoradničke zadruge (sada servis TAS). Tu se opuštalo poslije nastave, šetalo, bralo voće, drugovalo.

Nikakve buke nije bilo u vrijeme nastave, učenja i spavanja, vladala je prava atmosfera turističkog objekta u prirodi. Izlasci iz kruga internata (a učenici su taj krug proširivali na gostionicu i slastičarnicu ispred zgrade i internata na autobuskom stajalištu i na pomenuto zeleno zaleđe) bili su dozvoljeni dva dana nedjeljno. Ali, u Jošanicu se odlazilo gotovo svaki dan, mimo kućnog reda, uz rizik da se to otkrije i dobije disciplinska kazna. U Jošanici se najčešće išlo u Dom kulture, na bioskopske predstave, igranke, koncerte i pozorišne predstave, zatim u kafanu jedinog hotela »Biokovo«. Poslije nastave na stalnom popodnevnom i noćnom dežurstvu bili su u zgradi internata vaspitači, a ulaz u zgradu je obezbjeđivao portir. Portir je bilježio svaki prekršaj izlaska i ulaska u zgradu, i tu se nije mogao izmoliti nikakav ustupak. Portir je bio stariji radnik sa željeznice, onaj koga je željeznica naučila šta znači poštivati pravila i red.

U početku je bio jedan vaspitač, po obrazovanju pedagog, ali je otišao, a došla su dva nova vaspitača iz reda željezničara (motorovođe sa uskotračne pruge). Sa učenicima su vaspitači postupali neposredno i drugarski, ukoliko nisu kršili kućni red: u obratnom slučaju postupali su kao prema pitomcima kojima valja razviti smisao za disciplinu i odgovornost i tu sa strane vaspitača nije bilo nikakve elastičnosti.

Ono što je većina učenika, posebno neki iz gradskih sredina, teško podnosila bila su ograničenja Internatskog režima: izlasci u grad dva puta nedjeljno, obavezno učenje (i onda kad ti se ne uči, kad bi spavao, na primjer), jedno kraće vrijeme zabrana ulaska u spavaonice u toku dana, gašenje svjetla u spavaonicama u određeno vrijeme, kolektivno kupanje određenog dana i sata i slično.

Zato je bilo dosta prekršaja kućnog reda, a samo manji broj je (uprkos jakoj kontroli i pažnji) otkriven, jer su učenici iznalazili najpogodnije načine da ih prikriju i jedan drugog zaštite. Primjera radi, ako nije bio dan izlaska a nisu u zgradi u trenutku kada vaspitač ulazi u spavaonicu da bi konstatovao brojno stanje i ugasio svjetlo (ako nije ugašeno), jedini način da osta-

neš neotkriven jest da vaspitač ne primjeti tvoj prazan krevet. A da bi se to postiglo treba podesiti krevet da odaje utisak kao da u njemu neko spava, ili da svi u spavaonici tvrde da je odsutni tu negdje u zgradi, i da će sad doći. Potrebno je i da vaspitač ne opipa svaki krevet i ne sačeka kad će se taj što se »mota« negdje po zgradi vratiti. Treba i visok stepen solidarnosti spavaonice (one od šest do one od dvadeset kreveta), pa ako sve to uspije, nužno je da ne uđeš u zgradu kraj portirnice, već da se uspenraš na prvi sprat i provučesh kroz prozor klozeta, da se zatim ušunjaš kroz hodnik u spavaonicu, i sve to neopaženo od strane portira i vaspitača. Pa iako su sve te mjere bile složene i rizične, ovakve su operacije, a i niz drugih često uspijevale.

Učenike su posjećivali članovi njihovih porodica, rođaci, prijatelji, djevojke. Članove porodica mogli su učenici primati i u spavaonicama i u društvenim prostorijama, a dobivali su prilikom njihovih posjeta i izlazak u grad.

Za državne praznike putovalo se kućama, sa voznim kartama za besplatni prevoz. Putovalo se grupno, gdje je to bilo moguće, uz piće i pjesmu.

I pored obimnosti nastave i učenja, ostajalo je vremena i za razne vannastavne aktivnosti: formirana je fudbalska ekipa koja je igrala utakmice sa mjesnim fudbalskim klubom, trčalo se stazama dvorišta radi sticanja fizičke kondicije, vježbalo na gimnastičkim spravama u fiskulturnoj sali, dizali se tegovi, igrao šah, slušala muzika, a jedan broj učenika je učestvovao u radu folklorne sekcije iz Jošanice, pohađao kurseve plesne škole u Vogošći. Učenici prve generacije su učestvovali i na izgradnji tramvajske pruge u Sarajevu.

Položivši maturu, učenici prve generacije Željezničke saobraćajno-tehničke škole u Vogošći su, u svojstvu saobraćajnog tehničara-pripravnika upućeni u željezničke stanice ŽTP Sarajevu, prema rasporedu koji je sačinjen na osnovu uspjeha na maturskom ispitu i želja samih učenika.



1960-1990



Završio se tako dvogodišnji zajednički život i rad prve generacije Željezničke saobraćajno-tehničke škole u Vogošći i otpočeo konkretan rad na pruzi. Zapravo otpočela je faza praktičnih priprema u kojoj su položeni stručni ispiti i koja se završila sa tzv. autorizacijom, to jest praktičnom provjerom osposobljenosti za preuzimanje dužnosti otpravnika vozova. I period praktičnih priprema sa ispitima jasno govori o složenosti i odgovornosti poslova koje je morao obavljati otpravnik vozova, a koji su tada, sigurno, u uslovima dosta niskog bolje rečeno neujednačenog nivoa tehničke opremljenosti pruga ŽTP Sarajevo bili znatno teži nego u današnje vrijeme. Od mature u Vogošći svaki pripadnik prve generacije je krenuo vlastitim životnim putem. Nije samo od njih ovisilo kojim će putem krenuti, mada od njih najviše, već o nizu životnih okolnosti, kako to inače biva u životu. Da li će oni postići životnu ravnotežu i sreću, nije pitanje tako neposredno vezano za uspjeh u poslu, iako životni poziv za sreću čovjeka ima važnu ulogu. Ono na što se ne pokušava odgovoriti ovom prilikom, nakon trideset godina mature, jest pitanje: kako su učenici prve generacije iz Vogošće prošli »privatno« – kako su se zaljublivali, kako zasnivali svoje porodice, kakvi su bili supruzi i očevi, kakvi su sjeđi, kako su se kao ljudi ponašali u svojim životnim sredinama? To samo oni znaju, svako za sebe, i znaju je li u svemu tome bilo od značaja. I kolkog, dvogodišnje školovanje u Vogošći.

Poslije mature, razlike u objektivnim okolnostima bile su i te da se neko vratio svojoj kući, a da je neko opet bio dalje od kuće, sada kao podstanar, zatim da je neko otišao u veće mjesto, veći privredni i kulturni centar, neko u manje, da je neko imao za pretpostavljene šefove ljude koji su sa nepovjerenjem gledali u novopečene saobraćajne tehničare, a neko one koji su mlađima svesrdno pomagali, da je neko otišao u modernu stanicu, a neko u tehnički zastarjalu.

Čitavo vrijeme od mature do danas ostvarivani su međusobni kontakti učenika prve generacije, na razne načine i sa različitom učestalošću.



*Fotografije napravljene na maturskoj ekskurziji prve generacije ŽSS. Ekskurzije polaznika ove škole bile su karakteristične po vagonima prve klase brzog voza u kojima se i putovalo i spavalo. Učenici su nosili pokrivač iz internata, za svakog je bila rezervisana po jedna strana u kupeu, tako da nije bilo nikakvih gužvi pri putovanju i smještaju kakve redovno prate đačke ekskurzije.*



1960-1990





Ako ništa drugo, drug se interesovao za druga, raspitivao se da sazna gdje je i kako mu je. Naravno, ti kontakti su naročito bili prisni i učestali prvih godina poslije mature. A kako je u gotovo svakoj većoj željezničkoj stanici bio poneko iz prve generacije, ostvarivane su maltenne svakodnevne međusobne veze i službeno i privatno.

Nakon autorizacije (a ona je došla nekom prije, nekom kasnije, što je ovisilo o samoj željezničkoj stanici i napora pripravnika) slijedio je novi raspored, u nove stanice. Neki su ostajali tamo gdje su se autorizovali, što je ovisilo o potrebi stanice za novim otpravnicima, o rezultatima u pripravnikom periodu i kvalitetu autorizacionog ispita.

I tako su dvadestogodišnjaci stavili pored izbočene trake zlatne boje na rukavima uniforme još jednu ravnu traku (znak saobraćajnog tehničara) i postali «saobraćajni šefovi» u stanicama, preuzeli veliku odgovornost koja je zahtijevala i veliku zrelost i stabilnu ličnost.



*Nekadašnje golo dvorište Željezničke saobraćajne škole vremenom je pretvoreno u živopisan park. Učenici prve generacije započeli su podizanje parka (sadašnji izgled).*

*U Školi su razvijani razni oblici vannastavne aktivnosti. Ove fotografije svjedoče o učešću učenika u davanju krvi, u izgradnji tramvajske pruge, o sportskom životu (fudbalski tim) i kulturnoj aktivnosti (sudjelovanje u KUD iz Jošanice).*



## ŽELJEZNIČKA SAOBRAĆAJNA ŠKOLA U VOGOŠĆI KOD SARAJEVA

Prije rata, jedinstvena željeznička mreža za cijelo područje Jugoslavije uticala je na to da je brigu o obezbjeđenju stručnih kadrova, uglavnom srednje spreme, vodila Generalna direkcija Jugoslovenskih željeznica Beograd. Tu brigu je Generalna direkcija vodila osnivanjem škola i kurseva pa je u Beogradu, između ostalih, radila i Državna željeznička saobraćajna škola, sve do početka rata, kada je prestala sa radom. Škola je davala saobraćajne stručnjake za cijelu mrežu.

Poslije rata, osjetio se veliki manjak saobraćajnih tehničara. Naime, Škola u Beogradu nije radila 4 godine, a iz nje je godišnje pristizalo na mrežu oko 90 tehničara. Škola je obnovljena sa sjedištem u Zemunu, sa povećanim kapacitetom, ali je obnova ratom opustošene zemlje izazvala znatno veće potrebe željezničkog transporta. Drumski saobraćaj nije bio još razvijen, ni sposoban za veći obim prevoza robe. Izgrađene su nove željezničke pruge, pa je proširena mreža željezničkih pruga iziskivala i nove kadrove. Tehnička opremljenost pruga i tehnologija upravljanja željezničkim saobraćajem, ekonomičnost poslovanja, korištenja kapaciteta do mogućih granica neminovno su zahtijevali stručno obučeni, školovani i kvalitetni kadar u izvršnoj saobraćajnoj i transportnoj službi.

Željeznička saobraćajna škola u Zemunu, uprkos proširenja kapaciteta, nije bila u stanju da zadovolji narasle potrebe cjelokupne željeznič-



*Esad Gackić, direktor Željezničke saobraćajne škole u Vogošći, u periodu školovanja prve generacije.*

Бр. 1270

30-VIII 1958 год  
З Е М У Н

Usled povećane potrebe za kadrove otpravnika vozova na JŽ a nedovoljnog kapaciteta Železničke saobraćajne škole Zemun, na osnovu tač.8 člana 15 Pravilnika o organizaciji i radu Železničke saobraćajne škole ("Službeni glasnik GDŽ"br.12/54) i člana 99 Uredbe o organizaciji, poslovanju i upravljanju JŽ, Školski odbor Železničke saobraćajne škole Zemun u saglasnosti sa Generalnom direktijom JŽ, donosi

O D L U K U

o otvaranju odvojenih odeljenja Železničke saobraćajne škole Zemun u Zagrebu, Mariboru i Sarajevu

1) U okviru Železničke saobraćajne škole Zemun (u daljem tekstu: škola) otvaraju se odvojena odeljenja (internatskog tipa) sa sedištem u Zagrebu, Mariboru i Sarajevu (Vogošće), u kojima se po nastavnom planu i programu škole školuju redovni učenici.

Odeljenje može imati dva i više razreda.

Organizacija i rad ovih odeljenja sprovodi se po propisima Pravilnika o organizaciji i radu Železničke saobraćajne škole Zemun i odredaba ove Odluke.

2) Odelenjima iz tačke 1 ove Odluke upravljaju organi škole, a njihovim radom rukovode: nastavničko veće i šef odeljenja. Šefa odeljenja, nastavnike i vaspitače, na osnovu izvršenog konkursa postavlja Školski odbor. Šef odeljenja je član Školskog odbora.

U rukovodjenju odeljenjem nastavničko veće i šef odeljenja imaju prava i dužnosti koje su Pravilnikom o organizaciji i radu škole propisani za nastavnički savet odnosno direktora škole, ukoliko su u vezi sa radom odeljenja.

3) Finansisko-materijalno poslovanje odeljenja vrši se putem akreditiva iz sredstava predračuna prihoda i rashoda škole, a pravdajuća dokumentacija dostavlja se školi na knjiženje.

Finansisko-materijalno poslovanje internata odeljenja vrši se sa samostalnim finansiranjem.

Naredbodavac za realizaciju akreditiva kao i za obračun prihoda i rashoda internata je šef odeljenja.

4) Ova odluka stupa na snagu odmah, a primenjivaće se od 1 septembra 1958 godine.

GENERALNI DIREKTOR  
JUGOSLOVENSKIH ŽELEZNICA  
Blagoje Bogavac

*B. Bogavac*

PRESEDNIK ŠKOLSKOG ODBORA  
ŽELEZNIČKE SAOBRAĆAJNE ŠKOLE ZEMUN  
Stjepan Forgić

*Stjepan Forgić*



*Stjepan Forgić*  
7-8-58



ke mreže u Jugoslaviji. Odlučeno je da se ti kapaciteti prošire otvaranjem odjelenja Škole na području Direkcija željeznice gdje su bile izraziti potrebe. Tako je došlo do donošenja odluke u 1958. godini o otvaranju Isturenog odjelenja Željezničke saobraćajne škole Zemun – u Vogošći. Istovremeno su otvorena odjelenja i u Zagrebu i Mariboru.

Sarajevo nije raspolagalo prostornim kapacitetima, pogotovu za smještaj učenika, pa je za istureni odjeljak obezbjeđen prostor u zgradi Škole mašinovođa u Vogošći.

Po raspisanom konkursu, Generalna direkcija JŽ Beograd je izabrala šefa odjeljka, jednog nastavnika za transportnu grupu predmeta i sekretara. Predviđeno je da šef odjeljka obavlja i nastavu saobraćajne grupe predmeta, a sekretar sve administrativne i ekonomsko-finansijske poslove. Ostalu nastavu izvode honorarno spoljni saradnici. Ovakva organizacija rada je bila moguća i zadovoljavala je s obzirom da je odjeljak u početku rada imao samo 2 odeljenja po 30 učenika.

Za upis u školu kandidat je morao ispunjavati opšte i zdravstvene uslove. Od opštih uslova, tražilo se završenih šest razreda gimnazije i starosna dob do 18 godina. Kandidat je morao biti muškarac i imati i zdravstvenu grupu (pored ostalog morao je da dobro vidi, čuje i raspoznaje boje). Zdravstvenu sposobnost je utvrđivala željeznička ljekarska komisija. Primani su kandidati sa cijelog područja zemlje, ali su se javljali većinom sa područja Bosne i Hercegovine i Crne Gore.

U avgustu 1958. godine raspisan je konkurs za upis i generacije učenika u odjeljak Vogošća, u školskoj 1958/59. godini, a po završenom konkursu primljeno je 60 kandidata koji su raspoređeni u dva odjeljenja.

Nastava je počela 10. septembra. Obavljala se prije podne, a poslije podne su učenici bili na obaveznim časovima učenja, u trajanju od 3 sata sa pauzama, pod nadzorom vaspitača doma.

Za stručno obrazovanje korišteni su važeći pravilnici i propisi po kojima se odvijao željeznički rad saobraćajno-transportne službe na mreži. U nastavi se objašnjavao razlog svakog pojedinog propisa i njegov zahtjev, insistirajući na striktnom poznavanju propisa. Od učila za stručnu obuku, škola je raspolagala telegrafskim kabinetom, sa 8 međusobno spojenih telegrafskih aparata, koji su služili za praktičnu obuku. U to vrijeme, telegraf je bio osnovno sredstvo veze za bezbjednost obavljanja saobraćaja. Drugih učila tada nije bilo u školi, a nastava se obavljala, uglavnom, verbalno uz korištenje table i krede. Taj manjak učila i želja da se učenici upoznaju sa željezničkim postrojenjima i načinom rada, nadoknađivan je izvođenjem učenika na okolne željezničke stanice gdje su upoznavani praktično sa radom i postrojenjima koje su, prema programu, izučavali u školi teoretski. Pored toga, učenici su za vrijeme školskog raspusta upućivani na dvomjesečnu ferijalnu praksu, uz obavezu vođenja dnevnika ferijalne prakse.

Kulturno-društveni život i rad učenika odvijao se po posebnom programu uz pomoć i nadzor vaspitača doma, a prema propozicijama koje su važile za opšte obrazovanje u ostalim školama odgovarajućeg uzrasta.

Iz prednjeg je vidljivo da su učenicima pružene maksimalne mogućnosti naročito u materijalnom pogledu, da se razviju u stabilnog čovjeka, sposobnog da u budućem radu doprinosi značajan udio za pravilno, bezbjedno, ekonomično, brzo i tačno odvijanje željezničkog saobraćaja. Isto tako, stepen i način obrazovanja je svakom učeniku davao osnovu za dalje individualno usavršavanje i obrazovanje. Današnjica je svjedok da su bivši učenici ove škole individualnim daljim školovanjem i usavršavanjem, većinom odužili svoj dug društvu i željeznici, a i danas ga odužuju, radeći uspješno na odgovornim, pa i najodgovornijim, radnim mjestima.

Taj podatak je i dokaz opravdanosti ondašnje odluke o otvaranju škole. Početak je bio skroman, u određenim uslovima, a kasnije je odjeljak prolazio razne promjene, ovisno o reorgani-



zacijama rada željeznice i zahtjeva društva. Tako se sa dvo godišnjeg prešlo na četvorogodišnje školovanje. Odustalo se od imperativa i zdravstvene grupe, škola je obučavala kadrove za saobraćajno-transportne tehničare pa su učenici II zdravstvene grupe raspoređivani po završnom školovanju na poslove transportne službe, primane su i učenice ženskog pola. Učenici su po završenom školovanju sticali stručni naziv »Saobraćajno-transportni tehničar« i opštepriznati stepen srednjeg obrazovanja. Jer, Škola u Vogošći je ispred svih srednjih škola prva u BiH verifikovana pošto je ispunjavala uslove po Zakonu o srednjem obrazovanju i tako ovlaštena da izdaje svjedočanstva o op-

štem priznatom stepenu srednjeg obrazovanja. Svjedočanstvo o završnom ispitu – oslobađalo je svršene učenike od polaganja teoretskih stručnih ispita (telegrafskog, saobraćajnog i komercijalnog) na pruzi.

Škola je stekla takav ugled da je Slovenija stipendirala 42 učenika, a Direkcija Zagreb vrbovala učenike prilikom polaganja završnog ispita.

Uporedo sa reorganizacijama JŽ mijenjan je i status škole u Vogošći. Odjeljak je prerastao u Školu, prošireni su kapaciteti, upisivano je više odjeljenja, a sadašnji naziv ove ustanove je Željeznička tehnička škola.

Esad Gackić  
direktor željezničke saobraćajne  
škole Vogošća



Prva generacija obelježila je 20-godišnjicu mature u julu 1980. godine (detalj sa centralnog dijela proslave u zgradi Škole u Vogošći).



## ŽELJEZNIČKI ĐAČKI DOM VOGOŠĆA

Godine 1958. u Vogošći je postojala Škola za mašinovođe i pregledače kola i Đački dom u jednoj zgradi. Te godine došlo je u Vogošći do formiranja Odjeljenja Željezničke saobraćajne škole u Zemu. U prvo vrijeme Dom je, zbog skućenog prostora i nenamjenskog karaktera zgrade, radio u teškim uslovima. Zgrada je preuzeta od Saveznog sekretarijata NO a u njoj su se zadržali stanari (samci i porodice) koji su tu do tada stanovali. Pored redovnog školovanja u ovoj zgradi je, putem seminara i kurseva, obavljana i prekvalifikacija kandidata. Dom je nastojao da ispuni sve te zahtjeve, pa su raznim adaptacijama zgrade stvarani neophodni uslovi smještaja, ishrane i školovanja. Troškove preuređenja zgrade snosilo je ŽTP Sarajevo. Dom nije imao nikakve finansijske poteškoće i u tom pogledu je uspješno poslovao.

Kapacitet doma je bio 225 ležaja, a u njemu je bilo zaposleno 30 radnika različitih profila: vaspitača, zdravstvenih radnika, spremačica, portira, ložača, kuhinjskog osoblja, finansijsko-ekonomskog osoblja kao i vozač za snabdijevanje. Glavni zadatak Doma je bio da organizuje smještaj i ishranu za polaznike škola i kurseva, da obezbijedi zdravstvenu zaštitu polaznika (ljekara opšte prakse i zubnog), da organizuje obavezno učenje i kulturno-zabavni život. Vaspitači su bili u stalnom neposrednom kontaktu sa nastavnicima radi uspješnog organizovanja obaveznog učenja.

Uprava Doma je nastojala da ishrana u Domu bude na nivou domova u Sarajevu, pa i više od toga. Takva nastojanja mogla su se realizovati



*Ramiz Hubijer, upravnik Željezničkog đučkog doma Vogošća.*

zahvaljujući punom razumijevanju ŽTP Sarajevo. Dom je imao utvrđen raspored objeda, učenja, i korišćenja slobodnog vremena, a pritom je ostvarivana puna svakodnevna saradnja između Škole i Doma.





*Poslovni voz – elektromotorna garnitura «OLIMPIK–EKSPRESA» koji saobraća na relaciji Sarajevo–Bihać.*

**1960-1990**

## VAŽNIJI PODACI O ŠKOLOVANJU UČENIKA ZA ŽELJEZNICU NAKON ODLASKA PRVE GENERACIJE ŽELJEZNIČKE SAOBRAĆAJNE ŠKOLE U VOGOŠĆI (period od 1960. do danas)

Željeznička saobraćajna škola Vogošća – Sarajevo promjenila je svoje ime u Željezničku tehničku školu Vogošća – Sarajevo, godine 1961. Škola je dislocirana 1980. godine u Sarajevo a u te prostore uselio se Saobraćajni fakultet.

U ovoj školi školovanje više ne traje dvije godine već četiri i u školskoj 1990/91. godini upisano je 15 odjeljenja.

Željezničko transportno preduzeće Sarajevo ovih dana iznalazi finansijske mogućnosti za izgradnju zgrade za Školu.

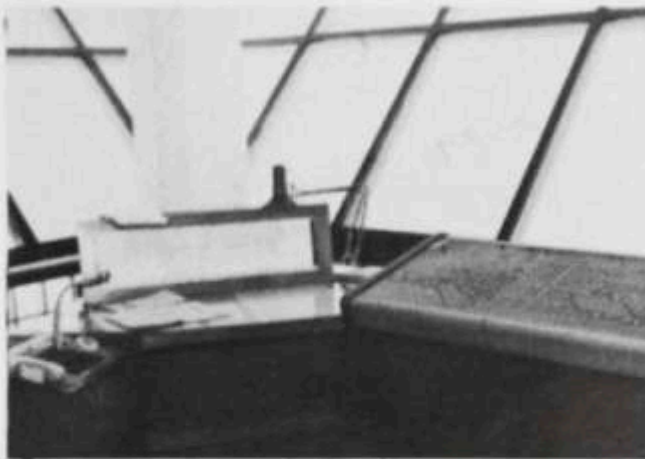
U povodu ovog jubileja, daje se pregled školovanja učenika, nakon prve generacije, po godinama, i to kako slijedi:

- U školskoj 1960/61. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-komercijalne struke sa 63 redovna učenika i 1 odjeljenje mašinske struke sa 34 redovna učenika. Školovanje je bilo dvogodišnje.
- U školskoj 1961/62. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-komercijalne struke sa ukupno 58 učenika. Školovanje je bilo dvogodišnje.
- U školskoj 1962/63. godini upisano je 135 učenika saobraćajno-komercijalne struke i to:
  - 2 odjeljenja (82 učenika) za četvorogodišnje školovanje
  - 2 odjeljenja (53 učenika) za dvogodišnje školovanje.



*Ismet Čenglić, direktor Željezničke saobraćajne škole Vogošća-Sarajevo*





*Modernizacijom pruga ŽTP Sarajevo znatno je povećana propusna moć pruga i bezbednost saobraćaja, zapravo smanjena je ovisnost te bezbednosti od ljudskog faktora.*

- U školskoj 1963/64 godini upisana su 2 odjeljenja redovnih učenika saobraćajno-komercijalnog smjera sa 36 učenika i 2 odjeljenja odraslih istog odsjeka sa 31 polaznikom. Također je upisano 1 odjeljenje građevinske struke – odraslih sa 22 polaznika za dvogodišnje školovanje.
- U školskoj 1964/65. g. upisano je 1 odjeljenje saobraćajno-komercijalne struke sa 27 učenika i 1 odjeljenje iste struke, odraslih sa 32 polaznika za dvogodišnje školovanje.
- Od školske 1965/66. godine formira se željeznički školski centar (škola u Vogošći i škola sa praktičnom obukom »Vaso Miskin Crni«). Te školske godine upisuje se 1 odjeljenje saobraćajno-transportne struke sa 40 učenika, zatim se upisuju 3 odjeljenja iste struke – zatvorenog tipa sa ukupno 58 polaznika. Školovanje je bilo dvogodišnje.
- U školskoj 1966/67. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-transportnog smjera sa dvogodišnjim školovanjem sa ukupno 62 učenika i sa 26 odraslih polaznika iste struke.
- U školskoj 1967/68. godini upisana su 3 odjeljenja saobraćajno-transportne struke sa četvorogodišnjim školovanjem sa ukupno 120 učenika.
- U školskoj 1968/69. godini upisano je 6 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 249 učenika.
- U školskoj 1969/70. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 153 učenika.
- U školskoj 1970/71. godini dolazi do rasformiranja Željezničkog školskog centra Sarajevo, tako da saobraćajna škola u Vogošći nastavlja rad kao željeznička tehnička škola – Vogošća. U I razred saobraćajno-transportne struke upisuju se 2 odjeljenja za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 86 učenika.

- U školskoj 1971/72. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-transportne struke – za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 72 učenika.
- U školskoj 1972/73. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-transportnog odsjeka – za četvorogodišnje školovanje sa 69 učenika.
- U školskoj 1973/74. godini upisana su 3 odjeljenja saobraćajno-transportne struke – za četvorogodišnje školovanje sa 114 učenika.

Od školske 1974/75. godine škola mijenja tadašnji naziv u novi koji glasi:

**ŽELJEZNIČKA TEHNIČKA ŠKOLA «IVAN KRNDELJ» – VOGOŠĆA**

- U školskoj 1974/75. godini upisana su 3 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 112 učenika.
- U školskoj 1975/76. godini upisana su 3 odjeljenja, saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 99 učenika.
- U školskoj 1976/77. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 129 učenika.
- U školskoj 1977/78. godini upisana su 3 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 84 učenika.
- U školskoj 1978/79. godini upisana su 3 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 101 učenikom.
- U školskoj 1979/80. godini upisana su 2 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 70 učenika.
- Od školske 1980/81. godine škola po odluci tadašnjeg rukovodstva ŽTO Sarajevo iseljava iz prostorija zgrade u Vogošći i preseljava u «PRIVREMENE PODSTANARE» u zgradu OŠ «Hasan Kikić» u Sarajevu.



*Otpravnik vozova ima posebnu odgovornost za efikasnost i bezbedan prevoz putnika i robe.*



Te školske godine se upisuju 2 odjeljenja saobraćajno-transportne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 69 učenika.

- U školskoj 1981/82. godini upisana su 3 odjeljenja i to:
  - 1 odjeljenje (34 učenika) zanimanja: Željeznički saobraćajni tehničar,
  - 1 odjeljenje (35 učenika) zanimanja: Željeznički komercijalni tehničar,
  - 1 odjeljenje (36 učenika) zanimanja: Putnički blagajnik.
- U školskoj 1982/83. godini upisana su 3 odjeljenja, saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 89 učenika.
- U školskoj 1983/84. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 115 učenika.
- U školskoj 1984/85. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 135 učenika.
- U školskoj 1985/86. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 114 učenika.
- U školskoj 1986/87. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 112 učenika.

- U školskoj 1987/88 godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 155 učenika.

- U školskoj 1988/89. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 157 učenika.

- U školskoj 1989/90. godini upisana su 4 odjeljenja saobraćajne struke za četvorogodišnje školovanje sa ukupno 126 učenika.

#### NAPOMENA:

Generacije učenika od školske 1958/59. godine pa do 1966/67. godine bile su uniformisane (1958/59 - 1966/67.).

Svim tim generacijama ŽTP Sarajevo obezbjeđivao je besplatan smještaj i ishranu u Željezničkom dječkom domu u Vogošći, tj. u istoj zgradi gdje se nalazi i Škola. Uz to svim generacijama se tokom školovanja priznavao i radni staž.

Od školske 1967/68. godine ŽTP Sarajevo jednom od svojih Odluka ukida sve beneficije (uniforme, smještaj besplatan i dr.).

Od školske 1967/68. godine školovanje redovnih učenika traje 4 školske godine i tako je i danas.

Radnički savjet ŽTP Sarajevo je dodjeljivao stipendije za učenike a u okviru mogućnosti tako da stipendijama nisu bili obuhvaćeni svi učenici.

Vidljivo je iz dokumentacije, (matične knjige učenika) da je ova Škola u proteklom periodu školovala učenike za potrebe JŽ, jer su je završavali đaci od Slovenije do Makedonije, a svakako najviše ih je bilo iz SR BIH.

## NASTAVNICI ŠKOLSKE 1958/59. GODINE (I GODINA)

1. Kusturica Nazif, profesor, srpskohrvatski jezik
2. Aćimović Krsto, profesor, francuski jezik
3. Gušanin Selimir, profesor, matematika
4. Gackić Esad, dipl.ek., saobraćajni propisi
5. Sadiković Muhamed, profesor, predvojnička obuka
6. Kurić Miodrag, stručni učitelj, fizičko vaspitanje
7. Bajić Nenad, inspektor, geografija i ekonomika saobraćaja
8. Perić Ivan, inspektor, vozna sredstva i vuča
9. Vlačić Milan, tehničar, veze i SS postrojenja
10. Selimagić Mustafa, viši tehničar, upotreba kola
11. Medar Osman, inspektor, transportno računovodstvo, prevoz roba i putnika
12. Hadrović Edhem, dipl.prav., ustav i zakonodavstvo
13. Barić Inž. Branko, željeznička pruga i objekti



## NASTAVNICI ŠKOLSKE GODINE 1959/60 (II GODINA)

1. Kusturica Naziv, profesor, srpskohrvatski jezik,
2. Cerić Miralem, profesor, srpskohrvatski jezik,
3. Aćimović Krsto, profesor, francuski i njemački jezik,
4. Moćević Aleksandar, profesor, matematika,
5. Sadiković Muhamed, profesor, predvojnička obuka,
6. Kaljanac Ismet, profesor, fiskultura,
7. Mulalić Ibrahim, inspektor, željeznički saobraćaj,
8. Baltazar Josip, inspektor, kolska služba,
9. Medar Osman, inspektor, transportno računovodstvo,
10. Gackić Esad, dipl.ek. telegrafija,
11. Moc Vaclav, viši tehničar, veze i postrojenja,
12. Čehadžić Mensud, dipl.prav., materijalno i finansijsko poslovanje,
13. Korajkić Pašaga, dipl.prav., ekonomika

## UČENICI II-1

1. Abdagić Bakir,
2. Berberkić Nedžad,
3. Bilal Izet,
4. Blagovčanin Radomir,
5. Bućuk Hazim,
6. Bukva Borivoje,
7. Bule Veselko,
8. Ćosić Jozo,
9. Đulić Hajrudin,
10. Jandrić Lazar,
11. Jurković Živko,
12. Komnenić Radoslav,
13. Kreso Mirsad,
14. Kurtović Ramiz,
15. Marković Savo,
16. Miloš Jozo,
16. Mirić Milenko,
17. Mrdić Pero,
18. Omerović Safet,
19. Panzalović Savko,
20. Pavićević Đorđe,
21. Semić Alija,
22. Skulić Božidar,
23. Skulić Dragoljub,
24. Stanković Nenad,
25. Subotić Veljko,
26. Ustić Muho,
27. Vitković Pero,
28. Vukajlović Milutin,
30. Zeba Jure I
31. Vasiljević Vojin

Razredni starješina,  
Mulalić Ibrahim

## UČENICI II-2

1. Babić Ivica,
2. Behmen Alija,
3. Berberović Šukrija,
4. Beširević Sadik,
5. Bijedić Zahid,
6. Božanović Borislav,
7. Celzner Josip,
8. Damjanović Vladimir,
9. Dervišević Hasan,
10. Falan Kasim,
11. Josipović Pavle,
12. Jović Relja,
13. Jurić Mate,
14. Kadribegović Ibro,
15. Karabegović Sadik,
16. Knežević Luka,
17. Komić Ferid,
18. Kordić Nikola,
19. Kovačević Adil,
20. Krtolica Milenko,
21. Kržanić Vicko,
22. Martinović Anton,
23. Pavlović Jovica,
24. Pejić Grga,
25. Riđešić Nikola,
26. Sarić Stanislav,
27. Šimić Karlo,
28. Šimić Tomislav,
29. Štifan Zvonimir,
30. Todorović Ljubomir

Razredni starješina  
Medar Osman



MATURANTI  
PRVE GENERACIJE



Fotografije su načinjene na početku druge godine školovanja, u stvari za matičke karte.

1960-1990

PRVA GENERACIJA ŽELJEZNIČKE SAOBRAĆAJNE ŠKOLE U VOGOŠĆI – SARAJEVO  
SA AKTUELNIM OSNOVNIM PODACIMA

1. BAKIR A. ABDAGIĆ, dipl. polit. Donji Vakuf, Prvog maja 25/1, tel: (070) 22-783. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Banja Luka, Franje Nanuta 2, saobraćajni dispečer, tel: ŽAT 866-2251.
2. IVICA I. BABIĆ, dipl. ek. Zagreb, Delgalova 28, tel.: (041) 253-066. Zaposlen u PIK «SLJEME», rukovodilac Računarskog centra, tel.: (041) 214-999.
3. Mr ALIJA H. BEHMEN, dipl. ek. Sarajevo, Boriše Kovačevića 8/V, tel.: (071) 214-330. Zaposlen u složenom preduzeću ŽTO Sarajevo, Omladinska 2, predsjednik Poslovnog odbora SPŽTP tel.: 35-550, ŽAT: 25-50.
4. NEDŽAD BERBERKIĆ, saobr. teh. Foča, Miljevina, tel.: (073) 515-215. Zaposlen u «FOČATRANS», tel.: (073) 571-876.
5. ŠUKRIJA B. BERBEROVIĆ, dipl. inž. saobr. Zagreb, Janka Gredelja 2 tel.: (041) 515-932. Zaposlen u ŽTP Zagreb, Tomislavov Trg 11, direktor Sektora za razvoj i investicije, tel.: (041) 272-574, ŽAT: 955/34-40.
6. Mr SADIK S. BEŠIREVIĆ, dipl. inž. saobr. Sarajevo, Socijalističke Revolucije 16/V, tel.: (071) 643-781. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, Omladinska 2, direktor Poslovnog informacionog sistema, tel.: (071) 35-050, ŽAT: 27-27.
7. ZAHIR A. BIJEDIĆ, saobr. tehn. Sarajevo, VI Proleterske brigade 1/V, tel.: (071) 527-516. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, Stanični trg 24, revizor putnih listova, tel.: ŽAT 27-51.
8. IZET H. BILAL, viši komerc. Donji Vakuf, Vladimira Nazora 9, tel.: (070) 22-583. Zaposlen u Tvornici montažnih kuća «JANJ» Donji Vakuf, rukovodilac saobraćaja, tel.: (070) 21-202.
9. RADOMIR D. BLAGOVČANIN, dipl. ek. Doboј, Ive Lole Ribara 10, tel.: (074) 22-377. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Doboј, Maršala Tita 71, šef STD Doboј, tel.: ŽAT 888/417.
10. BORISLAV S. BOŽANOVIĆ, saobr. inž. Doboј, Ive Lole Ribara 10. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija STD Doboј, saobraćajni kontrolor Unutrašnje kontrole, tel.: ŽAT 888/434.
11. HAZIM M. BUČUK, saobr. inž. Hadžići, Slobodana Principa Selje 86, tel.: (071) 877-680. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, šef stanice Hadžići, tel.: ŽAT 894/420.



12. BORIVOJE K. BUKVA, saobr. tehn. Rudo, Resići, tel.: (073) 783-694. Zaposlen u ŽTP Beograd, otpravnik vozova stanice Bistrica, tel.: ŽAT 999/848-292.
13. VESELJKO J. BULE, saobr. tehn. Čapljina, 88300 Prčovci kod Čapljine.
14. JOSIP F. CELZNER, saobr. tehn. Banovići, Husinske bune C2, tel.: (075) 876-507. Zaposlen u SIZ za stanovanje.
15. JOZO ĆOSIĆ, saobr. inž. Slavonski Brod, Vladimira Ilića Lenjina 6/III, tel.: (055) 230-065. Zaposlen u ŽTP Zagreb, šef stanice Slavonski Brod, tel.: (055) 241-607.
16. VLADO S. DAMJANOVIĆ, saobr. tehn. Prijedor, Ul. JNA 28, tel.: (079) 25-187. Zaposlen u Tvornici »MIRA CIKOTA«, tel.: (079) 21-422.
17. HASAN M. DERVIŠEVIĆ, dipl. prav. Žepče, Osmana Đikića 72., tel.: (072) 881-024. Zaposlen u Zanatskoj zadruzi »BOSNA« u Žepču, direktor, tel.: (072) 881-340.
18. HAJRUDIN I. ĐULIĆ, saobr. tehn. Gračanica, Korića Han bb., tel.: (075) 788-792. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Tuzla, dispečer u OO Tuzla, tel.: (075) 215-287.
19. KASIM M. FALAN, profesor Sarajevo, Muhameda Djudje 43. tel.: (079) 52-485. Zaposlen u Demokratskom socijalističkom savezu BiH, Maršala Tita 7., predsjednik Sekcije za kulturu i umjetnost i član Skupštine SR BiH, tel.: (071) 216-045.
20. LAZAR A. JANDRIĆ, saobr. tehn. – preminuo 1987. godine na radnom mjestu otpravnik vozova stanice Kardeljevo. Žena Milka sa dvoje djece živi u Čapljini, Ulica JNA 1.
21. PAVLE F. JOSIPOVIĆ, saobr. tehn. Bihać, Ozimice TO 12/IV, tel.: (077) 332-735. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Bihać, potražni službenik, tel.: ŽAT 863/308.
22. RELJA Š. JOVIĆ, viši komerc. Jajce, Ive Lole Ribara 13/V, tel.: (070) 33-150. Zaposlen u Privrednoj banci Jajce, tel.: (070) 31-115.
23. MATO A. JURIĆ, saobr. inž. Dobo, Mladena Stojanovića 8., tel.: (074) 23-373. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Dobo, referent za vanredne događaje, tel.: ŽAT 888/340.
24. ŽIVKO I. JURKOVIĆ, saobr. tehn. Metković, Hercegovačka 57., tel.: (058) 683-708. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, otpravnik vozova stanice Metković, tel.: ŽAT 832-520.
25. IBRO R. KADRIBEGOVIĆ, profesor Vlasenica, Ul. Vratnik 5, tel.: (075) 732-116.

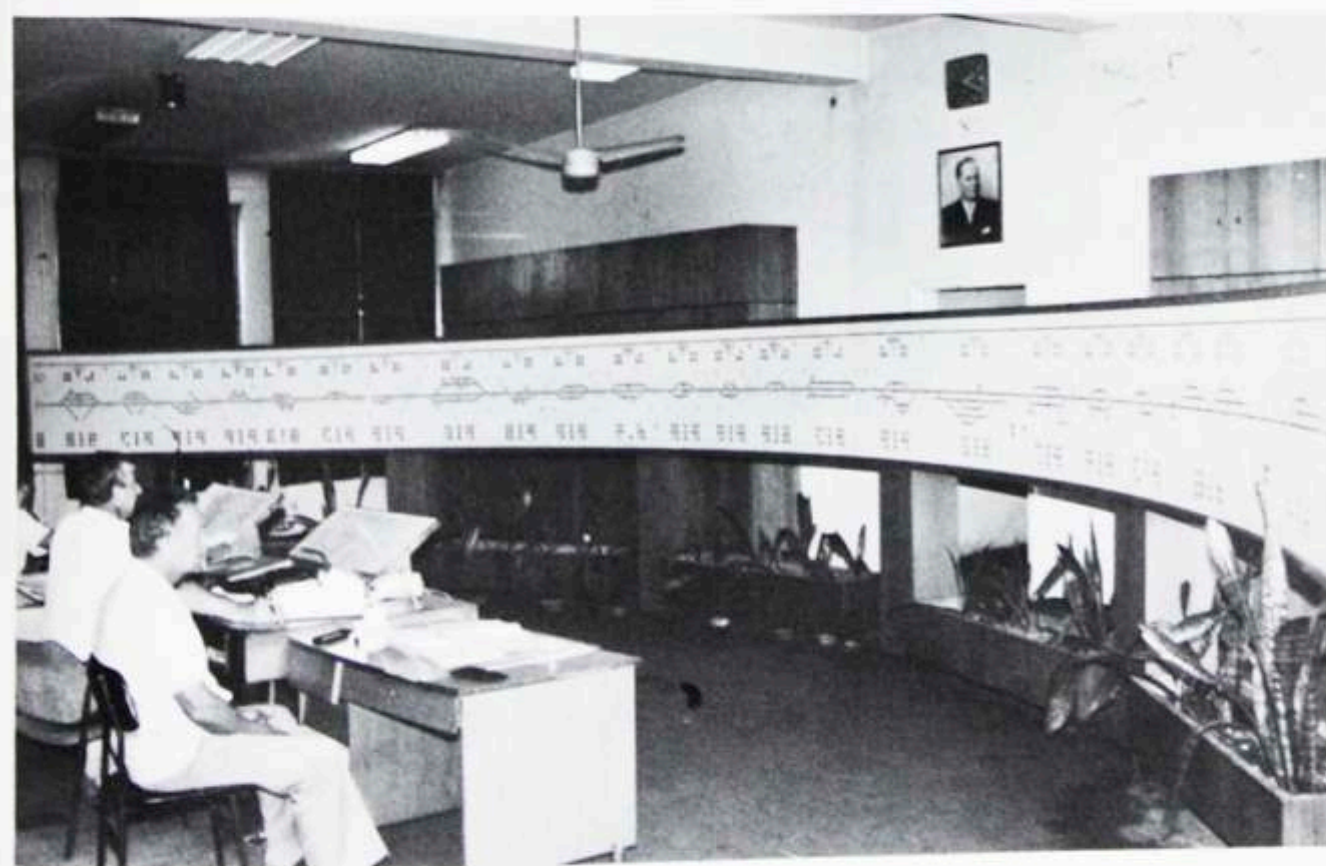
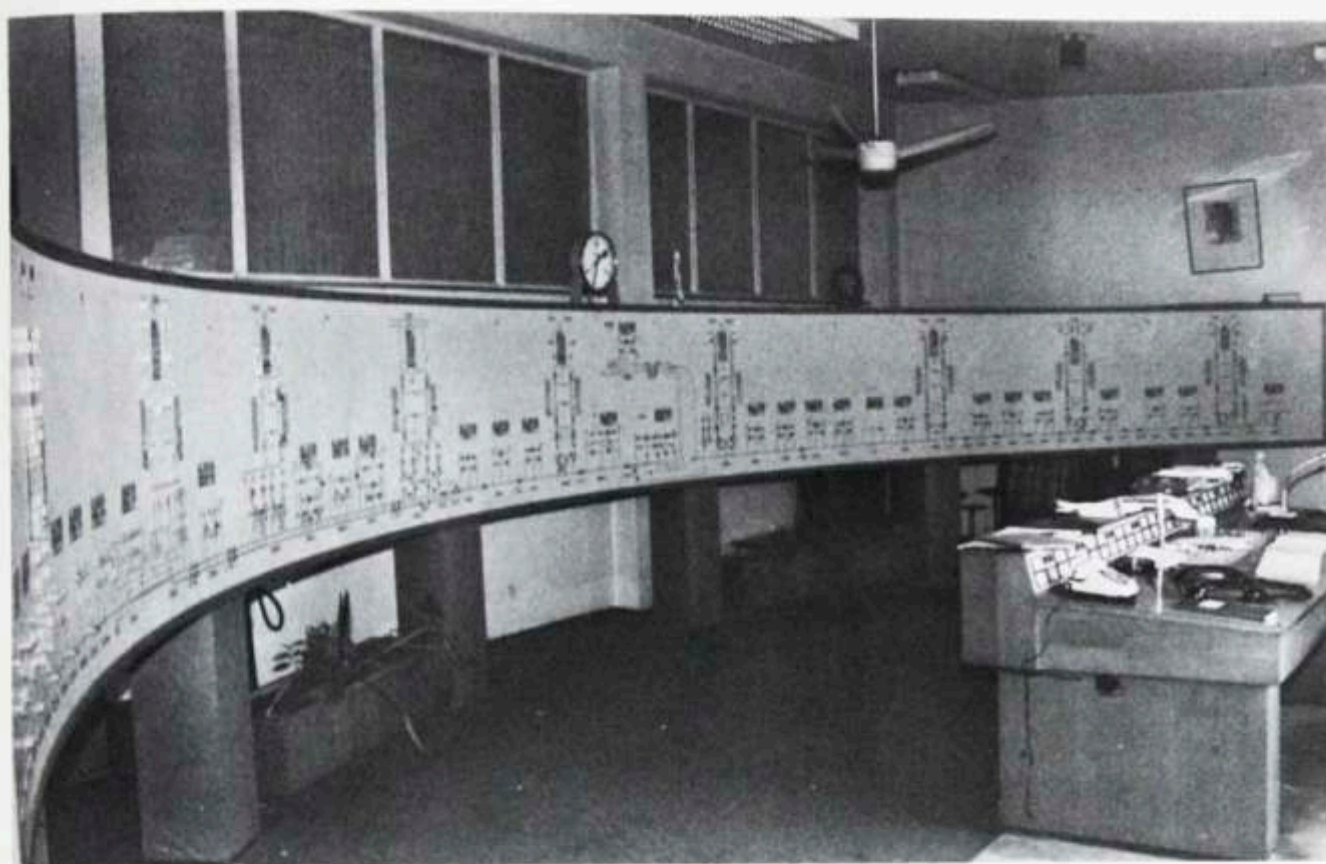
26. SADIK KARABEGOVIĆ, viši ek., Bosanska Krupa, Maršala Tita 102, tel.: (077) 472-085. Zaposlen u Trgovačkom preduzeću »4. JULI«, UL. Lepe Radić 27, rukovodilac službe interne kontrole, tel.: (077) 472-006.
27. LUKA Đ. KNEŽEVIĆ, saobr. tehn., Tuzla, Stupine B-6/14, tel.: (075) 234-391. Zaposlen u »TERMOELEKTRANI« Tuzla, tel.: (075) 215-101.
28. FERID M. KOMIĆ, viši ek., Sarajevo, Omladinskih brigada 1, tel.: (071) 615-687. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, referent za transportno-komercijalne poslove u Pogonu za kombinovani transport, tel.: ŽAT 29-29.
29. RADOSLAV KOMNENIĆ, saobr. tehn., Bileća, Vladimira Gačinovića 9., tel.: (089) 73-052. Zaposlen u »BILEČANKI«, tel.: (089) 72-022/22.
30. NIKOLA U. KORDIĆ, saobr. tehn., Danska, Vojle, Langelinie 66.
31. ADIL A. KOVAČEVIĆ, saobr. tehn., preminuo, radio kao otpravnik vozova stanice Doboј. Supruga Adila sa 2 djece živi u Doboju.
32. MIRSAĐ M. KRESO, saobr. tehn., Tuzla, Pere Kosorića 2., tel.: (075) 219-700. Zaposlen u Rudnicima lignita Kreka, OOUR Prevoz, tel.: (075) 215-236.
33. MILENKO J. KRTOLICA, saobr. tehn., Rijeka, Labinska 14. Zaposlen u »TRANSJUGU« Rijeka, komercijalista za obradu tržišta, tel.: (051) 31-111.
34. VICKO V. KRŽANIĆ, profesor, Split, R. Katalinića Jeretova 12, tel.: (058) 562-466. Zaposlen u Kemijskoj školi kod Pazina, profesor DIF-a.
35. RAMIZ N. KURTOVIĆ, saobr. tehn., Sarajevo, Danila Đoklića 21., tel.: (071) 521-559. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, referent za tehnički plan u Službi za operativne poslove, Omladinska 2., tel.: ŽAT 25-71.
36. SAVO D. MARKOVIĆ, saobr. tehn., Vogošća, Spasoja Blagovčanina 24., tel.: (071) 437-408. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, šef Radne jedinice kontejnerski transport, tel.: ŽAT 28-62.
37. ANTON S. MARTINOVIĆ, dipl. ek., Sarajevo, Prijepoljčeva 36/1, tel.: (071) 539-444. Zaposlen u OKP Sarajevo, Stanični trg 24., načelnik OKP Sarajevo, tel.: (071) 618-446.
38. JOZO M. MILOŠ, saobr. tehn., Doboј, Foča-Komarica kod Doboja. Zaposlen u ŽTP Zagreb, dispečer u Operativnom odsjeku Zagreb.



39. MILENKO MIRIĆ, dipl. ek. Zenica, Željeznička 1., tel.: (072) 38-395. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, rukovodilac Odjeljenja Računovodstvenog centra Sarajevo u Zenici, tel.: (072) 26-274.
40. PERO Š. MRDIĆ, dipl. ek., Zrenjanin, Toše Jovanovića 6a, tel.: (023) 46-885.
41. SAFET S. OMEROVIĆ, saobr. inž., Visoko, Donje Rošulje 49., tel., (071) 732-494. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, Omladinska 2., referent za naročite pošiljke u Pogonu za STD Sarajevo, tel., ŽAT 28-41.
42. SAVKO B. PANZALović, dipl. inž. saobr., Zenica, Bulevar Lenjina 5., tel.: (072) 23-676. Zaposlen u Željezari Zenica, šef Službe za saobraćaj, tel.: (072) 35-055/46-33.
43. ĐORĐIJA Đ. PAVIČEVIĆ, saobr. tehn., Titograd, Oktobarske Revolucije 20., tel.: (081) 32-993. Zaposlen u »JUGOPETROLU«, Kotor, Skladište Podljubovići, tel.: (081) 34-239.
44. JOVIĆA R. PAVLOVIĆ, saobr. inž., Gornji Osječani, tel.: (074) 78-037. Zaposlen u ŽTP Sarajevo – Sekcija za STD Doboj, stariji dispečer Operativnog odsjeka Doboj, tel.: ŽAT 888/321.
45. GRGA M. PEJIĆ, saobr. tehn., Brčko, Mladih Udarnika 7., tel.: (076) 23-126. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, šef stanice Bukvik, tel.: ŽAT (877) 651-17.
46. NIKOLA R. RIDŽIĆ, profesor, Zavidovići, Sarajevska b.b., tel.: (072) 876-359. Zaposlen kao stručni saradnik za informatiku u Centru za razvoj i istraživanje »KRIVAJA«, tel., (072) 871-220/138.
47. STANISLAV A. SARIĆ, dipl. inž. saobr. Prijedor, preminuo 1984. godine na radnom mjestu direktora OOUR za kontejnerski prevoz u ŽTP Zagreb. Supruga Marija radi u ŽTP Zagreb i sa dva sina živi u Zagrebu u Ul. Varičaka 18/IX – Slaboština, tel.: (041) 695-429.
48. ALIJA M. SEMIĆ, profesor, Visoko, Dohirovac 4, tel.: (071) 733-592. Zaposlen u Školi »Ognjen Prica«, profesor, Visoko.
49. BOŽIDAR Đ. SKULIĆ, saobr. tehn., Trebinje, Čičevo. Zaposlen u G.P. »NEIMARSTVO«, Dubrovački put 5., tel.: (089) 23-655/13.
50. DRAGOLJUB J. SKULIĆ, saobr. tehn., Trebinje, Dubrovački put 39., tel.: (089) 20-175. Zaposlen na Autobuskoj stanici Trebinje, tel.: (089) 20-466.

51. NENAD STANKOVIĆ, dipl. ek., Beograd, Crnotravska 13b, tel.: (011) 662-393. Zaposlen u Zajednici Jugoslovenskih željeznica, glavni dispečer u Operativnoj službi ZJŽ, tel.: (011) 684-789.
52. VELJKO B. SUBOTIĆ, saobr. inž., Zenica, Željeznička 9., tel.: (072) 34-690. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, šef Željezničke stanice Zenica, tel.: ŽAT 891/331.
53. KARLO J. ŠIMIĆ, saobr. tehn., Zavidovići, preminuo 1989. godine kao penzionisani rasporedni službenik Sekcije za STD Tuzla.
54. TOMISLAV Š. ŠIMIĆ, saobr. inž., Doboj, Ive Lole Ribara 10., tel.: (074) 22-952. Zaposlen u ŽTP Sarajevo - Sekcija za STD Doboj, stariji dispečer Operativnog odsjeka Doboj, tel.: ŽAT 888-321.
55. ZVONIMIR V. ŠTIFAN, dipl. inž. saobr., trgovački putnik u SR Njemačkoj, tel. od brt.: (041) 525-069, Zagreb, Aleja pomoraca 13/XVIII.
56. LJUBOMIR M. TODOROVIĆ, dipl. inž. saobr., Brčko, Jovana Skerlića 6, tel.: (076) 22-419. Zaposlen u ŽTP Sarajevo, stručni saradnik Pogona za STD u stanici Brčko, tel.: (076) 24-401.
57. MUHO M. USTIĆ, saobr. tehn., Bijelo Polje, Ul. Slobode 2., tel.: (084) 24-950. Zaposlen u Autosaoobraćajnom preduzeću »TRANS-SERVIS«, Ul. Voja Ježnika b.b., tel.: (084) 21-762.
58. PERO Š. VITKOVIĆ, saobr. tehn., Beograd, Svetozara Papića 19, tel.: (011) 199-115. Zaposlen kao ref. za kontrolu obrade podataka u Odelenju kontrole prihoda Beograd, Miloša Pocerca 10., tel.: ŽAT (999) 51-88.
59. MILUTIN N. VUKAJLOVIĆ, dipl. ek., Titovo Užice, Omladinska 8., tel.: (031) 281-63. Zaposlen u ŽTP Beograd, direktor Radne jedinice STD Titovo Užice, tel.: (031) 27-166.
60. VOJIN M. VASILJEVIĆ, saobr. tehn., Nikšić, Ul. M. Vučinića b.b., tel.: (083) 24-210. Zaposlen u Željezari Nikšić, tel.: (083) 41-422/249.
61. ZEBA JURE, dipl. inž. saobr., Zagreb, Grge Jankeza 5/II, tel.: (041) 328-959. Zaposlen u ŽTP Zagreb, Sektor unutrašnje kontrole, kontrolor, tel.: (041) 431-117/31-58.





*Telekomandni centar u Rajlovcu – jedan od najmodernijih načina regulisanja željezničkog saobraćaja*

**1960-1990**

Olimpijski voz «BOSNA- EKSPRES» pušten u saobraćaj za Zimske olimpijske igre 1984.



1960-1990