

## **Partizanski – Titov voz na Oštrelju, historijski spomenik**

Status spomenika -> **Nacionalni spomenik**

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika, na osnovu člana V stav 4. Aneksa 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i člana 39. stav 1. Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, na sjednici održanoj od 4. do 6. februara 2013. godine, donijela je

### **O D L U K U**

I

**Istorijski spomenik – Partizanski - Titov voz na Oštrelju, opština Bosanski Petrovac**, proglašava se nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: nacionalni spomenik).

Nacionalni spomenik se nalazi u mjestu Oštrelju, opština Bosanski Petrovac, Federacija Bosne i Hercegovine, Bosna i Hercegovina.

Na nacionalni spomenik se primjenjuju mjere zaštite utvrđene Zakonom o provedbi odluka Komisije za zaštitu nacionalnih spomenika uspostavljene prema Aneksu 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini („Službene novine Federacije BiH”, br. 2/02, 27/02, 6/04 i 51/07).

II

Vlada Federacije Bosne i Hercegovine (u daljnjem tekstu: Vlada Federacije) dužna je da obezbijedi pravne, naučne, tehničke, administrativne i finansijske mjere za zaštitu, konzervaciju i prezentaciju nacionalnog spomenika.

Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika (u daljnjem tekstu: Komisija) će utvrditi tehničke uslove i obezbijediti finansijska sredstva za izradu i postavljanje informacione table sa osnovnim podacima o spomeniku i odluci o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom.

III

Vlada Federacije obezbijediće odgovarajuće **fizičke i tehničke uslove** za čuvanje nacionalnog spomenika, a prije svega:

- obezbijediti uslove za vršenje konzervacije i restauracije lokomotive kako bi se spriječilo njeno dalje oštećenje od korozije;
- obezbijediti uslove za odgovarajuću prezentaciju dobra.

Izlaganje i ostali vidovi prezentacije pomenutog dobra na području Bosne i Hercegovine vršiće se na osnovu uslova koje utvrdi federalno ministarstvo nadležno za kulturu.

IV

Svako, a posebno nadležni organi Federacije Bosne i Hercegovine, gradske i opštinske službe suzdržaće se od preduzimanja bilo kakvih radnji koje mogu da oštete nacionalni spomenik ili dovedu u pitanje njegovu zaštitu.

V

Izmještanje nacionalnog spomenika iz Bosne i Hercegovine nije dozvoljeno.

Izuzetno od odredbe prethodnog stava, dozvoljeno je privremeno izmještanje dobra iz Bosne i Hercegovine, radi prezentacije ili konzervacije, ukoliko se utvrdi da konzervatorske radove nije moguće izvršiti u Bosni i Hercegovini, odnosno ako se procijeni da se konzervacija u inostranstvu može izvršiti kvalitetnije, brže i jeftinije.

Odobrenje u smislu prethodnog stava daje Komisija, ukoliko nesumnjivo bude utvrđeno da to ni na koji način neće ugroziti nacionalni spomenik.

Komisija u svom odobrenju za privremeno izmještanje nacionalnog spomenika iz Bosne i Hercegovine utvrđuje sve uslove pod kojima se to izmještanje može izvesti, rok za povrat spomenika u Bosnu i Hercegovinu i zaduženja pojedinih organa i institucija na obezbjeđenju tih uslova, te o tome

obavještava Vladu Federacije, nadležnu službu bezbjednosti, carinsku službu Bosne i Hercegovine i javnost.

## VI

Ova odluka dostaviće se Vladi Federacije, federalnom ministarstvu nadležnom za kulturu i nadležnoj službi zaštite naslijeđa na nivou Federacije Bosne i Hercegovine, radi provođenja mjera utvrđenih u tač. II - V ove odluke.

## VII

Sastavni dio ove odluke je obrazloženje sa pratećom dokumentacijom koje je dostupno na uvid zainteresovanim licima u prostorijama i na veb stranici Komisije ([www.kons.gov.ba](http://www.kons.gov.ba))

## VIII

Prema članu V stav 4. Aneksa 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, odluke Komisije su konačne.

## IX

Ova odluka stupa na snagu narednog dana od dana objavljivanja u »Službenom glasniku BiH«.

Ovu odluku Komisija je donijela u sljedećem sastavu: Zeynep Ahunbay, Martin Cherry, Amra Hadžimuhamedović, Dubravko Lovrenović i Ljiljana Ševo.

Broj: 04.1-02.3-53/13-5  
5. februara 2013. godine  
Sarajevo

**Predsjedavajuća Komisije  
Ljiljana Ševo**

## **O b r a z l o Ź e n j e**

### **I – UVOD**

Na osnovu člana 2. stav 1. Zakona o provedbi odluka Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika, uspostavljene prema Aneksu 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, „nacionalni spomenik“ je dobro koje je Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika proglasila nacionalnim spomenikom u skladu sa članovima V i VI Aneksa 8 Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini, sve dok Komisija ne donese konačnu odluku o njihovom statusu, a za što ne postoji vremensko ograničenje i bez obzira da li je za dotično dobro podnesen zahtjev.

JU Zavod za zaštitu kulturnog naslijeđa Unsko-sanskog kantona u Bihaću podnio je, dana 27.09.2007. godine, prijedlog/peticiju za proglašenje Partizanskog - Titovog voza na Oštrelju, opština Bosanski Petrovac, nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine. Na osnovu prijedloga, Komisija je pokrenula postupak za proglašenje navedenog dobra nacionalnim spomenikom, u skladu sa članom V Aneksa 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i odredbama Poslovnika o radu Komisije za očuvanje nacionalnih spomenika.

### **Izjava o značaju dobra**

Partizanski - Titov voz na Oštrelju, odnosno njegova uskotračna lokomotiva, proizveden je početkom XX vijeka u fabrici lokomotiva Krauss-Maffei u Njemačkoj. Saobraćao je u okviru Štajnbajsove, a poslije i Šipadove šumske željeznice. Tokom Drugog svjetskog rata, u oktobru 1942. godine lokomotiva sa cisternom i tri vagona korištena je za smještaj Vrhovnog štaba Narodno oslobodilačkog pokreta, a u jednom od vagona boravio je Josip Broz Tito. Tokom ovog perioda donesene su istorijske odluke kao što su: odluka o stvaranju većih operativnih jedinica, planovi za proširenje slobodne teritorije Bihačke republike, te odluka o stvaranju Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije (AVNOJ) 26. i 27. novembra 1942. godine u Bihaću. AVNOJ je konstituisan

kao opštenacionalno i opštepolutičko predstavništvo Narodnooslobodilačkog pokreta Jugoslavije, te se kao takav može izdvojiti kao jedan od najvažnijih političkih događaja Drugog svjetskog rata na prostoru Jugoslavije. Nakon Drugog svjetskog rata voz je do 1951. godine saobraćao u okviru Jugoslovenskih željeznica, da bi potom bio restaurisan i zaštićen kao spomenik Narodnooslobodilačke borbe.

## II – PRETHODNI POSTUPAK

U postupku koji prethodi donošenju konačne odluke o proglašenju predloženog dobra nacionalnim spomenikom, izvršen je uvid u:

- podatke o sadašnjem stanju i namjeni dobra, uključujući opis, arhitektonski snimak i fotografije;
- uvid u sadašnje stanje dobra;
- kopiju katastarskog plana;
- izvod iz posjedovnog lista;
- istorijsku, arhitektonsku ili drugu dokumentarnu građu o dobru, koja je data u popisu korištene dokumentacije u okviru ove odluke;
- peticiju Zavoda za zaštitu kulturnog naslijeđa Unsko-sanskog kantona u Bihaću za proglašenje Partizanskog - Titovog voza na Oštrelju, nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine, od 27. septembra 2007. godine, sa priložima.

Prema odredbi člana V stav 2. Aneksa 8. Opšteg okvirnog sporazuma za mir u Bosni i Hercegovini i člana 37. Poslovnika o radu Komisije, prije donošenja konačne odluke o proglašenju dobra nacionalnim spomenikom, Komisija će pružiti mogućnost vlasniku predloženog nacionalnog spomenika, podnosiocu peticije, institucijama nadležnim za očuvanje naslijeđa, stručnim i naučnim institucijama, stručnjacima i naučnicima, kao i drugim zainteresovanim licima da iznesu svoje stavove. U skladu s tim, Komisija je preduzela sljedeće aktivnosti:

- Dopisom broj: 04-1-35.2-2-5/12-192 od dana 15.10.2012. godine zatražila dostavljanje dokumentacije i stavova u vezi proglašenja Partizanskog - Titovog voza nacionalnim spomenikom, od: Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine, Opštine Bosanski Petrovac, Zavoda za zaštitu spomenika u sastavu Federalnog ministarstva kulture i sporta i Zavoda za zaštitu kulturnog naslijeđa Unsko-sanskog kantona.
- U „Službenom glasniku BiH“, broj 103/12 od 24.01.2013. godine objavljeno je Obavještenje o pokretanju postupka proglašenja predmetnog i drugih dobara nacionalnim spomenicima, sa pozivom vlasnicima i drugim zainteresovanim fizičkim i pravnim licima, tijelima i institucijama da, u roku od 30 dana dostave Komisiji svoja stanovišta u vezi proglašenja dobra nacionalnim spomenikom.

Do donošenja odluke, Komisiji je dostavljena sljedeća dokumentacija:

- Dopisom broj 07-40-4-5533-1/12 Zavod za zaštitu spomenika u sastavu Federalnog ministarstva kulture i sporta obavještava nas da je Titov voz na Oštrelju, Bosanski Petrovac bio evidentiran i zaštićen od strane Zavoda za zaštitu kulturno-istorijskog i prirodnog naslijeđa Bosne i Hercegovine, te dostavljaju podatke o restauraciji ovog voza koji se u okviru ovog Zavoda odvijao tokom pedesetih i osamdesetih godina XX vijeka.
- Dopisom broj 05-783/12 od 11.12.2012. godine Zavod za zaštitu kulturnog naslijeđa Unsko-sanskog kantona navodi kao moguće izvore za pronalaženje informacija o parnim lokomotivama i uskotračnoj pruzi u Bosni i Hercegovini knjigu Fevzija Ajdin – *Istorija željeznica Bosne i Hercegovine*, te Wikipediju za pronalaženje informacija o Štainbajsovima željeznicama. Takođe preporučuju kontaktiranje arheologa Milenka Radivojca zaposlenog u Muzeju u Prijedoru, kao kontakt osobu sa porodicom Milana Bilbije koji je sakupljao dokumentaciju o uskotračnim željeznicama i parnjačama u Bosni i Hercegovini.

### 1. Podaci o dobru

#### Lokacija

Partizanski – Titov voz na Oštrelju, opština Bosanski Petrovac nalazi se u blizini centra naselja Ostrožac, 25-30 m desno od magistralnog puta Bosanski Petrovac – Drvar, na prostoru označenom kao k.č. 1/13-1, posjedovni list broj 6, k.o. Oštrelj.

Voz se nalazi u blizini nekadašnjeg šumskog kolosjeka koji vodi prema Javorovoj kosi – Osječnici, uskotračne Štainbajsove željezničke pruge koja je povezivala Drvar sa Srneticom.

#### Istorijski podaci

Istoriijat parne lokomotive oznake znov n. 12 Maffei 2438/1904 sa tenderom smještene na Oštrelju, u blizini magistralnog puta Bosanski Petrovac – Drvar, počinje izgradnjom Štainbajsove željeznice u ovom dijelu Bosne i Hercegovine. Proizvedena je u njemačkom preduzeću Krauss-Maffei

1904. godine za potrebe Štajnbajsovog drvnog preduzeća i željeznice(1). Štajnbajsovo preduzeće imalo je vlastitu uskotračnu željeznicu i to: glavnu prugu na relaciji Prijedor – Srnetica – Knin u dužini od 232 km, te oko 400 km šumskih pruga sa 33 lokomotive, petstotinjak teretnih, te 60 putničkih vagona, 18 drvenih tendera za vodu i potrebne radionice za održavanje lokomotiva i pruge u Drvaru. U šibenskoj luci preduzeće je imalo vlastito pristanište sa svim nužnim postrojenjima(2).

Uskotračna pruga Ota Štainbajsa imala je četiri osnovna pravca:

1. Lička Kaldrma – Srnetica,
2. Srnetica – Prijedor,
3. Srnetica – Jajce,
4. Srnetica – Ribnik Gornji.

Postojalo je i nekoliko sporednih šumskih pruga kao što su;

1. Srnetica – Strugarnica – Potoci,
2. Vrletina – Jasikovac – Kružane – Lastva (bolnica) – Potoci,
3. Donje Bravsko – Mijačnica – Basanovac – Palež, Basanovac – Bjelajske uvale,
4. Oštrej – Osječnica, Oštrej – Gorana, Donja Sanica – Sanička pilana.(3)

Za potrebe ove željezničke pruge namjenski su proizvođene lokomotive sa tenderima kako bi mogle zadovoljiti složenost i zahtjevnost terena.

Štainbajsova željeznica je 1920. godine prešla u vlasništvo Šipadove fabrike (Šumska industrija podravska Prijedor). Kada je Njemačka okupirala Kraljevinu Jugoslaviju 1941. godine, i željeznica je prešla u vlasništvo njemačkih vlasti. Lokomotivu (znov n. 12 Maffei 2438/1904) su partizani osvojili nakon oslobođenja Drvara u julu 1942. godine(4). Januara 1943. godine, nakon nove ofanzive i napada na Oštrej, partizani su lokomotivu skrenuli sa glavnog kolosijeka i zamaskirali je, dok su vagoni razbacali oko pruge u gušće dijelove šume.

Oktobra 1942. godine lokomotiva sa jednom cisternom (Rer broj 8509) i tri vagona (Dn 5202, Gd 1352, Gd 1353) nalazila se na šumskom kolosijeku koji je povezivao Javorovu kosu i Osječnicu.

Vrhovni štab sa Josipom Brozom Titom, 8. oktobra 1942. godine iz pravca Mliništa dolazi na Oštrej, koji je bio u sastavu slobodne teritorije Bihačke republike. Obuhvat Bihačke republike zauzimao je dužinu od 250 km i širinu oko 80 do 100 km(5). Kako navodi Bulatović, "u tom trenutku ova lokomotiva sa kompozicijom bila je jedini voz koji je saobraćao na teritoriji Evrope koja nije bila okupirana od strane Njemačke."(6)

Inžinjer Volođa Smirnov, tada šef tehničke službe Vrhovnog štaba, izdaje nalog za korištenje ove kompozicije za smještaj Vrhovnog štaba. Kompozicija voza je uvučena u šumu, tako da se iz vazduha gotovo nije mogla primijetiti, a lokomotiva je bila tu samo kad je trebala dovući hranu, vodu i slično za Vrhovni štab. Lokomotiva je korištena za potrebe prevoza hrane, drvene građe, boraca, ranjenika i stanovništva na slobodnoj teritoriji Bihačke republike.

Bilješku o korištenju ove lokomotive i njenih tendera od strane Vrhovnog štaba napisao je Vladimir Dedijer u *Dnevniku* navodeći: „Stigli smo u mrak na Oštrej. Ovdje će se Vrhovni štab smjestiti u vagon. Tuda prolazi železnička pruga koja vodi do Sanskog Mosta pa sve do Vakufa – Travnika, a na zapad do Knina.”(7)

Takođe, o korištenju ovog voza tokom boravka Vrhovnog štaba na Oštreju govori i Čedomir Minderović: "Mala železnička kompozicija pokrivena granama četinara – nevidljiva vri od života."(8)

Prema kasnijem istraživanju Josip Broz Tito je boravio u poštanskom vagonu oznake Dn 5202(9). Vagon sa inventarom prisutnim tokom Titovog boravka na Oštreju izgorio je tokom Drugog svjetskog rata(10).

Nakon Drugog svjetskog rata lokomotiva i popravljani vagoni saobraćaju u sastavu Jugoslovenskih željeznica do 1951. godine.

Godine 1951. na inicijativu tadašnjeg generala Jugoslovenske narodne armije (u daljem tekstu JNA) Smirnova, Centralni odbor Narodnooslobodilačkog rata (u daljem tekstu NOR) Jugoslavije preuzeo je mjere da se lokomotiva znov n. 12 Maffei 2438/1904 i poštanski vagon Dn 5202 izdvoji iz svakodnevnog saobraćaja.

Centralni odbor Saveza boraca NOR-a Jugoslavije, zatražio je 1956. godine od Saveznog instituta za zaštitu spomenika kulture da uputi svoje stručnjake na Oštrej kako bi na osnovu pregleda na terenu mogli da sastave prijedlog za zaštitu ove lokomotive i vagona. Godine 1958. lokomotiva i vagon u kojem je boravio Josip Broz Tito tokom 1942. godine restaurisani su, a Zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine poduzeo je mjere da se i ostali dijelovi kompozicije izuzmu iz redovnog saobraćaja.

Međutim, izložena atmosferilijama, sanirana lokomotiva sa kompozicijom (izuzev cisterne), vremenom je propadala, te je Zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine, Sarajevo 1981. godine pokrenuo projekat njene nove sanacije i restauracije. Tom prilikom, u kompoziciju je dodana i cisterna (koja nije bila istih gabarita kao originalna, ali je stavljena

zbog ukupnog dojma), te je podignuta nadstrešnica kako bi se voz zaštitio od daljeg propadanja i uređen je pristupni dio puta radi lakšeg obilaska eksponata.

Potom je lokomotiva sa vagonima oštećena tokom rata koji je u Bosni i Hercegovini trajao u periodu od 1992. do 1995. godine.

Opština Bosanski Petrovac je na na XXV sjednici održanoj 14. jula 2003. godine usvojila Prijedlog mjera za zaštitu (nacionalnih) istorijskih spomenika I prioriteta zaštite spomenika. Između ostalih, u Programu mjera se navode i sva spomen-obilježja uz javne puteve M5 i M14 gdje je smješten i Titov voz na Oštrelju. U vezi sa ovom odlukom 15. juna 2007. godine svečano je „otvoren“ restauriran Titov voz na Oštrelju.

## 2. Opis dobra

Parna lokomotiva oznake znov n. 12 Maffei 2438/1904 je proizvedena u njemačkom preduzeću Krauss-Maffei 1904. godine. Lokomotiva je imala maksimalnu brzinu 25 km/h(11). Oznaka osovina po njemačkoj notifikaciji bila je B´Bt-n4v(12). Vozila je isključivo na Steinbeisovim/Šipadovim prugama.

Govoreći o ovoj lokomotivi Dedijer saopštava da je u trenutku boravka Vrhovnog štaba i Tita na Oštrelju, lokomotiva bila sastavljena iz dijelova osam drugih lokomotiva(13).

Pošanski, dvoosovinski metalni vagon Dn 5202, u kojem je bio smješten Josip Broz Tito, dug je 7,90 m. Bio je posljednji u kompoziciji. Tokom Titovog boravka na Oštrelju u oktobru 1942. godine, vagon je bio podijeljen na dva dijela. U jednom dijelu nalazila se metalna peć, nepomična klupa i polica. U drugom odjeljenju nalazila se jedna šira nepomična klupa (krevet), polica, stol i četiri stolice. Sve je bilo izgrađeno od jelovog drveta. Poštanska kola su izvana bila obojena zelenom bojom, a iznutra obložena celuloznim papirom sive boje proizvedenim u tvornici celuloze u Drvaru. Tokom Drugog svjetskog rata ova kola su sa namještajem izgorjela.

Potom je pedesetih godina XX vijeka uz nadzor Zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine izvršena restauracija i konzervacija lokomotive, cisterne i vagona. Tom prilikom majstori, Mile Bojanić i Vlado Trninić koji su u oktobru 1942. godine radili na unutrašnjem uređenju vagona, načinili su novi namještaj na osnovu sjećanja na onaj iz 1942. godine.

U julu 1981. godine počeli su radovi na konzervaciji korodiranih metalnih dijelova voza, na dotrajalom krovu i truloj drvenoj konstrukciji, te podizanju nadstrešnice. Radovi su vođeni u željezničkoj radionici za opravku kola u Banjoj Luci, a završeni su 1983. godine.

Prilikom restauracijskih i konzervacijskih poslova izvođenih tokom 2006. i 2007. godine, voz je ponovo dobio svoju prepoznatljivu zelenu boju sa sivim drvenim dijelovima i oznakama crvene boje (ćirilčni natpis proleterka i zvijezde petokrake na lokomotivi) i žute boje (brojčane oznake – nazivi lokomotive i vagona). Prilikom posljednjih konzervatorsko-restauratorskih radova nisu vršeni radovi na izvođenju namještaja.

## 3. Dosadašnja zakonska zaštita

Partizanski - Titov voz na Oštrelju, opština Bosanski Petrovac bio je “[...] evidentiran i zaštićen od strane Zavoda za zaštitu kulturno-istorijskog i prirodnog nasljeđa Bosne i Hercegovine pod sljedećim nazivom:

- Titov voz na Oštrelju, Bosanski Petrovac

Memorijalni spomenik iz NOB-a, Drugi svjetski rat, u periodu od 25. novembra 1942. godine do 24-28. januara 1943. godine. Predstavlja jedinstven spomenik revolucije u kojem se odvijao značajan istorijski događaj.”(14)

## 4. Istraživački i konzervatorsko-restauratorski radovi

- Godine **1951.** na inicijativu generala JNA Smirnova, Centralni odbor NOR-a Jugoslavije izuzima lokomotivu oznake znov n. 12 Maffei 2438/1904 i vagon Gd 1366 iz redovnog saobraćaja sa ciljem zaštite i uspomene na njihovu namjenu tokom 1942. godine.
- Godine **1956.** Savezni institut za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti upućuje stručnjake na Oštrelj kako bi na osnovu pregleda na terenu sastavili prijedlog kako da se izvrši zaštita voza.
- Uporedo sa ovim aktivnostima Zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine potražuje finansije za konzervaciju voza, te izvodi snimanje postojećeg stanja na terenu.
- Komisija Zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine, te predstavnika Glavne željezničke radionice „Vaso Miskin – Crni“ iz Sarajeva i Preduzeća za opravku kola i lokomotiva iz Drvara konstatuje da je voz nakon 1951. godine smješten na improvizovani kolosjek u blizini saobraćajnice Bosanski Petrovac – Drvar, da je vagon bez

ikakve zaštitne konstrukcije, da su pojedini dijelovi vagona korodirali, da su drveni dijelovi vagona (krovnna konstrukcija, pod, vrata) oštećeni, te da nije dovoljna samo konzervacija, već i restauracija kompozicije(15)

- Radovi na restauraciji i konzervaciji lokomotive i vagona počeli su **15. oktobra 1956.** godine u Preduzeću za opravku kola i lokomotiva u Drvaru.
- Tom prilikom urađeno je sljedeće:
  - popravak obrtnih postolja: zamjena osovina, prelijevanje ležaja, izmjena kočionih čutuka, nadoknada kočionog polužja i to dvije kočione vage, dva kočiona regulirana viljka, jedna kočiona motka, kompletno kočiono vreteno sa spojkama glavne vage, ravnanje postoljnih ramova, detaljno čišćenje i bojenje dijelova;
  - popravak donjeg skeleta: ravnanje glavnih nosača, skidanje glavnih poprečnih nosača, varenje odbojnih motki, čišćenje skeleta od korozije i njegovo premazivanje dva puta minij bojom, te treći put crnom bojom;
  - popravak gornjeg skeleta: ravnanje bočnih i čeonih stupaca i krovnih rogova, bojenje dva puta karbolineumom poda (jelova građa), izmjena krova i sanduka (jelova građa), te njihovo premazivanje izvana dva puta zelenom, a iznutra dva puta sivom bojom, pokrivanje krova pocinčanim limom debljine 0,60 mm, te ispisivanje oznaka na kolima;
  - rekonstrukcija unutrašnjeg namještaja: u prvom dijelu vagona ugrađena je metalna peć sa cijevima, nepokretna klupa i polica, a u drugom odjeljenju vagona šira nepokretna klupa sa ladicom, polica, stolić i četiri stolice. Radovima su rukovodili majstori Mile Bojanić i Vlado Trninić, koji su u oktobru 1942. godine radili na unutrašnjem uređenju vagona.
- Radovi su završeni **18. decembra 1958.** godine, ali problem lociranja lokomotive i vagona nije bio riješen, kao ni pitanje cisterne Rer broj 8509 i vagona Gd 1352, Gd 1353.
- Sanacija Titovog voza **1981.** godine izvedena je u željezničkoj radionici za opravku kola u Banjoj Luci. Podrazumijevala je sanaciju ili zamjenu dotrajalih metalnih dijelova voza, dotrajalih drvenih dijelova voza, farbanje kompozicije i unutrašnje uređenje, te postavljanje vagona onako kao su bili postavljeni tokom boravka Vrhovnog štaba u kompoziciji ovog voza 1942. godine. U odnosu na prošle restauratorsko-konzervatorske zahvate, ovom prilikom je nabavljena i postavljena cisterna za vodu. Međutim, nije postavljena originalna cisterna, niti gabaritima i izgledom slična, već više kao nadopuna zbog dočaravanja prave slike. Podignuta je i nadstrešnica nad ukupnom dužinom voza, te je uređen pristupni put. Radovi su završeni **1983.** godine.
- Sanacija muzejskog eksponata „Titov voz“ iz **2006/2007.** godine obuhvatila je sljedeće radove:
  - pripremni radovi: demontaža dotrajalog krovnog pokrivača i odvoz na deponiju, demontaža postojećeg oštećenog nosivog stuba krovne konstrukcije i odvoz na deponiju, demontaža postojećih oštećenih oluka, te odvoz na deponiju;
  - radovi čišćenja: čišćenje prilazne staze od divljeg raslinja, čišćenje unutrašnjosti vagona od otpadnog materijala i struganje svih drvenih površina od dotrajale farbe, čišćenje dotrajale farbe na lokomotivi;
  - zemljani radovi: iskop zemlje III i IV kategorije za temeljne stope i temeljnu traku ograde eksponata, nasipanje i planiranje sloja tucanika d=10 cm na prilaznoj stazi eksponatu i oko eksponata;
  - betonski radovi: betonaža AB temeljnih stopa i temeljnih traka MB 20 u zemlji i iznad zemlje uključujući armaturu i oplatu;
  - tesarski radovi: postavljanje nosivih stubova krovne konstrukcije, postavljanje podšiva krova – lamperije od jelove daske prve klase uključujući zaštitni premaz sadolinom i postavljanje vjetar lajsni;
  - molersko-farbarski radovi: bojenje drvene konstrukcije vagona zaštitnim premazom sadolinom, bojenje pripremljene metalne konstrukcije lokomotive zaštitnim premazom, a zatim i zelenom uljanom bojom;
  - bravarski radovi: ugradnja metalne ograde oko četvrtastih cijevi 40/40 oko eksponata h= 0,80 mm, bojenje zaštitnim premazom i uljanom bojom i ulazna prolazna vrata;
  - limarski radovi: ugradnja visećih oluka od pocinčanog lima, ugradnja odvodnih oluka od pocinčanog lima, ugradnja vjetar lajsni od pocinčanog lima.

## 5. Sadašnje stanje

Istorijski spomenik - Titov voz na Oštrelju nalazi se u dobrom stanju.

Vizuelnim pregledom ustanovljeno je da je pod lokomotive oštećen korozijom.

Prilikom posljednjih radova na zaštiti ovog spomenika nije nabavljena cisterna koja je ranije bila sastavni dio kompozicije, a koja je nestala tokom rata koji je u Bosni i Hercegovini trajao u periodu od 1992. do 1995. godine.

Ostali dijelovi ove kompozicije nalaze se u dobrom stanju.

### III – ZAKLJUČAK

U skladu sa navedenim, a koristeći Kriterijume za proglašenje dobara nacionalnim spomenicima («Službeni glasnik BiH», br. 33/02 i 15/03), Komisija donosi odluku kao u dispozitivu. Odluka je utemeljena na sljedećim kriterijumima:

- A. Vremensko određenje**
- B. Istorijska vrijednost**
- D. Čitljivost**
  - D.II. Svjedočanstvo o istorijskim mijenama
  - D.V. Svjedočanstvo o tipičnom načinu života u određenom razdoblju
- E. Simbolička vrijednost**
  - E.III. Tradicionalna vrijednost
  - E.V. Značaj za identitet skupine ljudi
- F. Ambijentalna vrijednost**
  - F.II. Značenje u strukturi i slici grada
  - F.III. Objekat ili skupina objekata je dio cjeline ili područja
- G. Izvornost**
  - G.I. Oblik i dizajn
  - G.II. Materijal i sadržaj
  - G.IV. Tradicija i tehnike
  - G.V. Položaj i smještaj u prostoru
  - G.VI. Duh i osjećanja
  - G.VII. Drugi unutarnji i vanjski činitelji

U prilogu ove odluke je sljedeća dokumentacija:

- Dopis broj 07-40-4-553-1/12 od 22.10.2012. Federalno ministarstvo kulture i sporta Zavod za zaštitu spomenika.
- Fotodokumentacija:
  - fotografije postojećeg stanja.

#### Korištena literatura

U toku vođenja postupka proglašenja predmetnog dobra nacionalnim spomenikom, korištena je sljedeća literatura:

1924. Lakatoš, Joso, Despić, Aco. *Industrija drva. Industrija Bosne i Hercegovine*. Zagreb: Naklada jugoslovenskog Lloyda, broj 6, 1924., 14-45

1954. Dedijer, Vladimir. *Dnevnik 1941-1945*. Beograd: 1954.

1959. Minderović, Čedomir. *Za Titom*. Beograd: Narodna knjiga, 1959.

1959. Prolić, Esad. „Restauracija i konzervacija Titovog vagona sa Oštrelja“, *Naše starine*, br. 6. Sarajevo: Zavod za zaštitu spomenika kulture i prirodnih rijetkosti NR Bosne i Hercegovine, 1959.

1982. Kalendar ŽTP Sarajevo 1982

1984. Bulatović, Radomir. “Sanacija voza vrhovnog štaba na Oštrelju”, *Naše starine*, br. XVI-XVII. Sarajevo: Zavod za zaštitu spomenika kulture i rijetkosti NR Bosne i Hercegovine, 1984.

Uskotračne mreže u Podgrmečju i šire:

[http://www.grmec.com/MojGrmec/uspomene\\_pruga\\_mreza.htm](http://www.grmec.com/MojGrmec/uspomene_pruga_mreza.htm) od 26.06. 2012.

Austrian Steam Base

<http://www.dampflok.at/index2.html?/647.htm>

<http://www.zeljeznice.net>

- 
- (1) Jedno od najvećih drvnih preduzeća iz austrougarskog perioda bilo je "Šumsko industrijsko preduzeće Dobrlin – Drvar" a.d. Sarajevo sa sjedištem u Dobrljini i centralnom upravom u Sarajevu. Preduzeće je pripadalo Otu Štainbajsu iz Brannenburga (Bavarska). Preduzeće je u Bosni imalo dvije pilane, u Dobrljini u Drvaru. Pilana u Dobrljini bila je manjeg kapaciteta (8 gatera sa 223 pile, pile za krojenje, stolarske pile, cirkulare). Uz pilanu je postojala fabrika sanduka, fabrika talašice i sušionica za drvo. Na rijeci Uni bila je podignuta dizalica za dizanje klada sa pet kranova i drugim nužnim pomagalicama. Pilana u Drvaru bila je mnogo većih razmjera, radila je sa 16 gatera, 55 kružnih pila i 18 drugih strojeva, 6 kranova i drugih pomoćnih mašina. U Drvaru se takođe nalazila fabrika sanduka i fabrika buradi. Preduzeće Ota Štainbajsa imalo je finansijskog udjela u fabrici celuloze u Drvaru, u preduzeću Machtersheimerovog drvarskog preduzeća u Višegradu, kao i u pilanskom preduzeću Mitrovica – Laćarak. Lakatoš, J., Despić, A., *Industrija drva. Industrija Bosne i Hercegovine*, Zagreb: Naklada jugoslovenskog Lloyda, broj 6, 1924., 21-27
- (2) Lakatoš, J., Despić, A., nav. dj., 21-27
- (3) Uskotračne mreže u Podgrmečju i šire, [http://www.grmec.com/MojGrmec/uspomene\\_pruga\\_mreza.htm](http://www.grmec.com/MojGrmec/uspomene_pruga_mreza.htm) od 26.06.2012.
- (4) Bulatović, R., "Sanacija voza vrhovnog štaba na Oštrelju", *Naše starine*, br XVI-XVII, Sarajevo: Zavod za zaštitu spomenika kulture i rijetkosti, 1984., 224.
- (5) Nakon druge neprijateljske ofanzive pod nazivom „TRIO“, Vrhovni štab se povlači sa prostora istočne Bosne (Fočanska partizanska republika) prema Durmitoru, u predio Pivske visoravni. Početkom juna 1942. godine donesena je odluka da se Vrhovni štab sa formiranim partizanskim jedinicama premjesti do Bosanske krajine gdje je u tom trenutku postojalo najveće i najstabilnije oslobođeno područje (Glamoč, Drvar, Bosanski Petrovac, Grmeč, Bihać, Cazin i druga mjesta krajine) na prostoru Bivše SFR Jugoslavije. Vrhovni štab i partizanske jedinice su na ovaj prostor stigle u oktobru 1942. godine. Bulatović, R., "Sanacija voza vrhovnog štaba na Oštrelju", *Naše starine*, br XVI-XVII, Sarajevo: Zavod za zaštitu spomenika kulture i rijetkosti, 1984., 221.
- (6) Bulatović, nav. dj., 223.
- (7) Dedijer, V., *Dnevnik 1941-1945.*, Beograd: 1954., 280.
- (8) Minderović, Č., *Za Titom*, Beograd: Narodna knjiga, 1959., 138.
- (9) Bulatović, R., nav. dj., 227.
- (10) Prolić, E., nav. dj., 173.
- (11) Preuzeto iz kalendara ZTP Sarajevo 1982
- (12) Austrian Steam Base - <http://www.dampflok.at/index2.html?/647.htm>
- (13) Dedijer, V., nav.dj., 280.
- (14) Dopis broj 07-40-4-553-1/12 od 22.10.2012. Federalno ministarstvo kulture i sporta Zavod za zaštitu spomenika.
- (15) Pašalić, E., nav. dj., 175.