

Intervju dr. sc. Džemal Subašić:

# Nova sistematizacija od marta 2011?!

Sindikati u ŽFBiH

**ZA ili PROTIV  
minimalca?!**

Nelegalna obustava rada  
mašinovođa:

**Narušen ugled firme i  
izgubljeni milioni KM**

Izbori za Vijeće uposlenika:

**Glasalo više  
od polovine**

U iščekivanju dozvola

**Talgo i EMV  
uskoro na prugama**



**INTERVJU** Dr. sc. Džemal Subašić, direktor Sektora za organizaciono pravne i kadrovske poslove i kadrovski informacijski sistem

# Nova sistematizacija radnih mjesta od marta 2011?!

*Svako sistematizovano radno mjesto mjerit će se na osnovu složenosti, obimnosti i odgovornosti za izvršavanje konkretnog radnog mjesta...*

**S**a dr. sc. Džemalom Subašićem, direktorom Sektora za organizaciono pravne i kadrovske poslove i kadrovski informacijski sistem ŽFBiH razgovarali smo o svim aspektima nove sistematizacije radnih mjesta čija je izrada u toku.

## ● Kad će biti završena nova sistematizacija radnih mjesta u ŽFBiH?

- Kada govorimo o sistematizaciji radnih mjesta u JP ŽFBiH neophodno je istaći da je to materija koja je veoma živa i sama za sebe ne bi značila ništa. Naime, ona uz organizaciju rada sektora, službi i odjeljenja, određivanja njihove djelatnosti u složenim uslovima rada, ukomponovana u zakonske okvire koji regulišu organizaciju rada u složenim privrednim društvima od javnog značaja, dobiva svoju snagu. Sistematizacija radnih mjesta je jedan segment organizacije koji se reguliše Pravilnikom o radu. Sistematizacija je u fazi nacrti i na isti daju prijedloge i mišljenja organizacione cjeline. Mislim da će u mjesecu martu akt biti spreman i uobičajen od strane komisije. Konačan tekst mogao bi zaživjeti u istom mjesecu nakon sprovedene javne procedure.

## Srodni poslovi

### ● Kojim kriterijima se rukovodite prilikom izrade sistematizacije?

- Za izradu Pravilnika o radu JP ŽFBiH, čiji je sastavni dio Organizacija rada i sistematizacija radnih mjesta, Nadzorni odbor je usvojio ponuđeni Program rada Komisije za izradu novog Pravilnika o radu. Pravni osnov za donošenje navedenog akta je Zakon o radu i Statut Javnog preduzeća ŽFBiH, Opći kolektivni ugovor, Granski kolektivni ugovor željazničara FBiH i druga zakonska i podzakonska akta. Kriteriji su djelatnost JP ŽFBiH u skladu sa zakonskim aktima,

složenost, obimnost i odgovornost poslova iz djelokruga rada Javnog preduzeća.

### ● Da li će u svim slučajevima biti poštovana stručna sprema ili će biti nekih izuzetaka?

- Sistematizacija radnih mjesta biće usklađena sa organizacijom rada za uspješno izvršavanje poslova iz djelokruga rada po organizacionim cjelinama na nivou Javnog preduzeća. Isključivo će se poštovati zahtjevi složenosti, obimnosti i odgovornosti u izvršavanju poslova i zahtjevanim stepenom stručne sprema za sistematizovana radna mjesta, te nomenklaturom zanimanja.

### ● Uprava ŽFBiH je najavila da će u novoj sistematizaciji radnih mjesta

*biti smanjen broj rukovodnih kadrova. Da li to znači da će i na taj način biti ostvarene određene uštede i da li će se smanjivati vrijednost koeficijenta složenosti poslova i onim uposlenicima koji ostanu na dosadašnjim radnim mjestima?*

- Sistematizacija radnih mjesta koja je trenutno na snazi previše je razvodnila i rascjepkala određene sektore rada. Nova sistematizacija će određene srodne poslove uokviriti u manji broj sektora, službi i odjeljenja, čija je djelatnost izvedena iz djelokruga rada Javnog preduzeća. Na takav način i druge prikladne načine, smanjit će se broj rukovodnih kadrova od sadašnjih sistematizovanih cca 250 rukovodnih radnika i

## Tužbe stavljaju ključ u bravu

### ● Kolika su pojedinačna potraživanja na osnovu tužbi koje su pokrenuli pojedini zaposlenici ŽFBiH zbog neisplaćenog regresa i umanjenja plata?

- Zbog mnogobrojnih tužbi podnesenih od strane naših zaposlenika koje se odnose na isplatu regresa za 2007, 2008, 2009. i 2010. godinu, manju neto satnicu u periodu od marta 2007. do februara 2008. godine, umanjenje plate u iznosu od 10% za mjesec juli, august i septembar 2009. godine i neuplaćene doprinose, dužni smo obavijestiti sve zaposlenike, a posebno one koji su tužili ili imaju namjeru tužiti svoju firmu, da podnošenjem tužbe dovode u pitanje budućnost ŽFBiH, odnosno, svoju budućnost i budućnost 3937 zaposlenika i članova njihovih porodica.

Dužni smo vas informisati da iznos od cca 20.000 KM, odnosno, vrijednost spora, ne bi bio direktno isplaćen zaposleniku, već bi veći dio iznosa od cca 16.000 KM, koji se odnosi na doprinose, bio direktno uplaćen Zavodu za zdravstvenu zaštitu, odnosno, Zavodu za penzijsko/mirovinsko osiguranje, te samim tim ostaje samo dio iznosa od cca 4.000 KM koji bi bio isplaćen zaposleniku u slučaju da sud donese presudu u njegovu korist.

Napominjemo da je Zakonom o finansijskoj konsolidaciji JP ŽFBiH stvorena pravna pretpostavka za uplatu zaostalih doprinosa.

Nemoguće je ne zapitati se da li je iznos od cca 4000 KM dovoljno bitan da se ugrozi firma u kojoj radite?! Trebali biste znati da podnošenjem tužbi rizikujete isplatu plata u kontinuitetu u dužem vremenskom periodu i da cijelo preduzeće dovodite u nelikvidno stanje.

djelomično ostvariti određene uštede.

Kada pitate o smanjenju koeficijenta, nemojmo to posmatrati na taj način. Svako sistematizovano radno mjesto mjerit će se na osnovu složenosti, obimnosti i odgovornosti za izvršavanje konkretnog radnog mjesta. Nisam siguran da li je do sada na ovakav način vrednovano svako radno mjesto i da li je poštovan međuprostor koeficijenta grupa složenosti od manje složenih poslova, ka složenijim poslovima.

## Mjerenje potencijala

● **Rečeno je da je u ŽFBiH prisutan problem viška 1000 uposlenika i manjak 500. U kojim strukturama je evidentiran višak, a u kojim manjak uposlenika? Ako se naši ljudi prekvalificiraju za zanimanja koja su deficitarna, opet imamo višak od 500 ljudi. Šta sa njima?**

- U JP ŽFBiH je sistematizovano 4288 radnih mjesta. U ovom momentu u radnom odnosu je 3937 zaposlenika, od toga je 3761 zaposleno na neodređeno vrijeme, 114 na određeno vrijeme, 79 zaposlenika su neraspoređena (uglavnom osobe sa invaliditetom). U odnosu na broj sistematizovanih i trenutnog stanja, razlika je 411 slobodnih radnih mjesta. Najveći broj nepopunjenih radnih mjesta je u izvršnim službama, što ograničava prostor za obimnije i kvalitetnije izvršavanje planom zacrtanih obaveza. Od ukupnog broja zaposlenika sa visokom spremom je 352 zaposlenika, a sa višom školskom spremom je 161 zaposlenika, što će reći da u ukupnom broju zaposlenih imamo nepovoljnu kvalifikacionu strukturu, što takođe otežava kvalitetno izvršavanje poslova. Bez upuštanja u dublju analizu, odgovorit ću konkretno na vaše pitanje vezano za hiljadu viška i pet stotina manjka uposlenika. Mislim da se vaše pitanje može svesti u okviru kvantiteta, na račun kvaliteta, što će reći, povećavan je broj zaposlenika zbog nedovoljnog ili nekvalitetnog izvršavanja poslova. U iskazanom stvarnom stanju raspoređenih zaposlenika na određena radna mjesta, postoji 90 zaposlenika koji su sa nižim stepenom školske spreme raspoređeni na viši stepen školske spreme. Takođe, 473 zaposlenika koji imaju viši stepen stručne spreme od predviđene, raspoređeni su na radna mjesta koja su sistematizovana sa nižim stepenom stručne spreme. Takođe, imamo 42 zaposlenika koji su uz rad završili visoke škole i fakultete. Na kraju ističem, mjerenjem potencijala ljudskih resursa, prekvalifikacijom, dokvalifikacijom, osposobljavanjem, otvaranjem novih djelatnosti, Talgo programa, štamparije za potrebe JP, osavremenjivanjem radionica, novim proizvodnim kapacitetima, djelovanjem u oblasti zaštite na radu, protivpožarne zaštite (uvođenjem nove djelatnosti u registraciju JP) i drugo, možemo zaposliti sve kapacitete pa i novim zapošljavanjima dovesti JP na nivo profitabilnog Društva.

## SAOPĆENJE UPRAVE ŽFBiH

# Sindikati ZA ili PROTIV minimalca ?!

*U cilju potpunog i blagovremenog informisanja zaposlenih, Uprava JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo, informiše zaposlene o sljedećem:*

Željezničarima FBiH prijeti uvođenje minimalca ukoliko sindikati ustraju u svom zahtjevu za poništenje Pravilnika o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu i zahtjevu za vraćanje satnice sa 1,74 KM na 1,95 KM – stav je Federalnog ministarstva prometa i komunikacija nakon sastanaka održanih 24.01.2011. i 31.01.2011. godine sa predstavnicima sindikata.

Naime, predstavnici Sindikata mašinstvo-strojovođa ŽFBiH i Samostalnog sindikata izvršnog osoblja područja infrastrukture ŽFBiH podnijeli su tužbu Općinskom sudu u Sarajevu, radi poništenja Pravilnika o VIII izmjenama i dopunama Pravilnika o radu JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo, utemeljenog na Kolektivnom ugovoru o izmjenama Kolektivnog ugovora željezničara FBiH od 14.10.2010. godine. Kako su oba sindikata uputila Zahtjev za provođenje postupka mirenja Ministarstvu prometa i komunikacija FBiH, Ministarstvo je pozvalo predstavnike sindikata, na zajednički sastanak sa predstavnicima ŽFBiH, u cilju dogovornog rješavanja spora, a prije eventualnog rješavanja pred Mirovnim vijećem.

Iz tih razloga, dužnost nam je upoznati zaposlene da istraživanje na nerealnim zahtjevima sindikata, kao i svako djelovanje koje ima za cilj opstruiranje nastojanja Uprave i pozitivnih snaga zaposlenih u željeznicama da stabiliziraju i poboljšaju situaciju, nužno dovodi do poremećaja u poslovanju ŽFBiH, minimalnih plaća zaposlenima i preduzimanje drugih, zakonom dozvoljenih mjera.

Nakon održanih sastanaka, ministar prometa i komunikacija FBiH Nail Šećkanović uputio je 01.02.2011. godine pismo potpisnicima Kolektivnog ugovora željezničara i Upravi JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo u kome se, između ostalog navodi da će Vlada FBiH i Federalno ministarstvo prometa i komunikacija preduzeti zakonom predviđene mjere na očuvanju ovog sistema, uključujući i mogućnost otkazivanja Kolektivnog ugovora.

Cijeneći ozbiljnost situacije, Uprava JP ŽFBiH dužna je obavijestiti sve zaposlene o trenutnoj situaciji i ukazati na nesagledive posljedice koje mogu proizaći u slučaju da sindikati ostanu pri svojim, u ovom trenutku, nerealnim zahtjevima. Naime, izmjene Kolektivnog ugovora željezničara su nastupile kao nužna posljedica preuzetih obaveza po zaključenom kreditu i Sporazumu zaključenim sa Federalnim ministarstvom finansija.

Da podsjetimo, kredit za finansijsku konsolidaciju preduzeća u iznosu od 79 miliona KM uslovljen je smanjenjem ukupnih troškova i troškova radne snage kroz usvajanje izmjena Kolektivnog ugovora željezničara.

Izmjena Kolektivnog ugovora željezničara, definiše da se od 01.10.2010. godine umanje plaće uposlenicima za 9,8 % i jedan je od uslova iz Posebnog ugovora o garanciji. Cilj je da se troškovi za plate drže na tom nivou sve dok povećanje prihoda, kao rezultat rada investicionog ulaganja i reduciranja ostalih troškova, ne obezbijedi finansijsku održivost.

„Poseban Ugovor o garanciji za kreditno zaduženje JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo“, potpisan je 22.11.2010. godine između Federalnog ministarstva finansija i JP ŽFBiH d.o.o. Sarajevo, na osnovu Odluke Parlamenta FBiH o davanju saglasnosti za izdavanje garancije JP ŽFBiH pod uslovima koji su navedeni u predmetnom Ugovoru. Između ostalog, precizno je definisana visina najniže satnice od 1,74 KM i to za period od 12 mjeseci. Dalje, precizno je definisano da korisnik kredita JP ŽFBiH mora striktno realizovati sve klauzule zaključenog Ugovora.

Zaključak je vrlo jasan: bez obzira na ishod pregovora resornog ministarstva i sindikata, Uprava ŽFBiH je dužna da u trajanju od 12 mjeseci primijeni neto satnicu od 1,74 KM prilikom obračuna i isplate mjesečnih plaća uposlenih u ŽFBiH. Dakle, bez obzira na rezultate finansijskog poslovanja i ostvarenih ušteda, definisano umanjenje plaća uposlenih na ŽFBiH iznosi preziciranih 9,8 %. Nakon 12 mjeseci implementacije, efekti izlaska iz dugogodišnje krize, mogu se očekivati 2012. godine. Ovaj kredit je u funkciji rješavanja zaostalih brojnih dogovaranja, a trajna finansijska konsolidacija i stabilnost preduzeća može se očekivati kada se obezbijede stabilni izvori finansiranja, što jeste primarni zadatak Uprave.

Ukoliko sindikati ustraju u svom zahtjevu za vraćanje satnice na 1,74 KM na 1,95 KM, direktno bi se prekršile odredbe „Posebnog ugovora o garanciji za kreditno zaduženje JP ŽFBiH“. S obzirom na to da je kredit implementiran, pitanje je - ko će vratiti kredit?! Odgovor je opet jasan: željezničari, ali sa minimalnom plaćom, uz nužno uvođenje i drugih zakonom predviđenih mjera.

Važno je istaći i to da svako nerazumno postupanje sindikalnih lidera bitno utiče na gubljenje pregovaračke pozicije Uprave Društva prema Vladi FBiH, kada je riječ o pregovorima o visini sredstava iz federalnog budžeta za ŽFBiH za 2011. godinu. Osim toga, ovim se remeti i postignuta dinamika i isplate plaća uopće. Posljedice mogu biti nesagledive po uposlene, ŽFBiH u cjelini, kao i bh. privredu.

Vrijeme će pokazati ispravnost odluka, potvrditi opravdanost ciljeva i razotkriti svačije motive. Samo da ŽFBiH i željezničari ne budu kolateralna šteta u cilju očuvanja ličnih interesa sindikalista.

## Izbori za Vijeće uposlenika ŽFBiH Glasalo više od polovine birača

Pojedini sindikalni lideri upadali su na biračka mjesta i tražili da im se pokažu spiskovi ljudi koji su glasali

Izbori za formiranje Vijeća uposlenika održani su 14.01. 2011. godine u svim područjima Željeznica FBiH. Izbori su održani u atmosferi napetosti i nezadovoljstva. Pojedini sindikalni lideri upadali su na biračka mjesta i tražili da im se pokažu spiskovi ljudi koji su glasali. Padale su psovke, prijetnje, uvrede. Spominjani policija i sud. Članovi Izborne komisije za provođenje izbora na čelu sa pravnicom Fatimom Atiković, zastrašivani su i optuživani da rade neregularno. Strasti se nisu smirile ni nakon završetka izbora i objavljivanja rezultata koji su pokazali da su izbori važeći, jer je glasalo preko 50 % zaposlenih.

Na adresu predsjednika Uprave ŽFBiH Nedžada Osmanagića 18.01. 2011. g. stiglo je pismo u kojem lideri sindikata, potpisnika Kolektivnog ugovora, izražavaju zaprepaštenje i ogorčenje u vezi načina sprovođenja izbora za Vijeće uposlenika, s posebnim akcentom da su izborni rezultati lažirani. Pored optužbi da su glasački spiskovi duplirani, Buljugija, Spahić i Boban naveli su u pismu da je na zaposlene višen ogroman pritisak da izađu na izbore, te da predstavnicima sindikata nije dozvoljeno prisustvo prilikom brojanja glasačkih listića. Pored ovoga, sindikalni lideri tvrde da na izbore nije izašlo 1.997 zaposlenika već 1.377, a da je 620 glasačkih listića naknadno pridodato.

Na kraju pisma, njegovi potpisnici su zaprijetili da će u slučaju priznavanja izbornih rezultata koji daju legitimitet Vijeću uposlenika, svim zakonskim sredstvima spriječiti „rasprodaju“ radničkih prava, koristeći pravosuđe FBiH i štrajkove, kao najradikalniji vid sindikalne borbe.

Dan poslije, isti sindikalni lideri pozvali su Federalnu upravu za inspeksijske poslove da ispita zakonitost u pokretanju radnji u vezi formiranja Vijeća uposlenika i provedenih izbora u ŽFBiH.

Ni sedam dana nakon što su održani izbori, članovi Izborne komisije ne mogu odahnuti. I dalje su izloženi prijetnjama, a sve zbog njihovog stava da spiskove sa glasačima ne pokazuju nikome ko do njih pokušava doći na nezakonit, kabadahijski način. Fatima Atiković, predsjednica Izborne komisije kaže da je u svakom trenutku spremna pokazati svu dokumentaciju u vezi organiziranja i sprovođenja izbora za Vijeće uposlenika, ali samo na legalan način, pa bila to inspekcija rada ili sudski organi. Ali nikako sindikalnim liderima koji do njih pokušavaju doći uz prijetnje!

U iščekivanju Inspekcije rada koja bi na poziv sindikata trebala utvrditi regularnost u vezi formiranja i organiziranja izbora za Vijeće uposlenika, donosimo rezultate izbora od 14.01.2011. godine:

Glasanje je održano dana 14.01.2011. god. u vremenu od 07.00 do 19.00 sati. Ukupan broj zaposlenih koji su u radnom odnosu kod poslodavca je 3.898, u listu svih zaposlenika koji imaju pravo da glasaju upisano je 3598.

Glasalo je 1.997 zaposlenika. Nije glasalo 1.901 zaposlenika. Izbori su važeći, jer je glasalo više od jedne polovine svih zaposlenih. Za glasanje je bilo pripremljeno 4.300 glasačkih listića. Važećih glasačkih listića je 1910.

Ukupan broj nevažećih listića je 87, od čega 23 glasačka listića su nevažeća jer nisu ispunjena, a 64 glasačka listića su nevažeći jer su pogrešno ispunjeni, ukupan broj upropaštenih listića je 2, ukupan broj neiskorištenih glasačkih listića je 2.301.

Kandidati za članove Vijeća zaposlenika dobili su sljedeći broj glasova: Halid Brčanić - 1683; Esad Dumpor - 1595; Mujo Hodžić - 1614; Rasim Kahriman - 1603; Samir Midžić - 1620; Samir Mulić - 1628; Pero Pandža - 1599; Mehmed Rakovac - 1726 i Branislav Vidović - 1637.

Kandidati za zamjenike članova za Vijeće zaposlenika dobili su sljedeći broj glasova:

Senija Čorbadžić - 1606; Mevludin - Kubat- 1621; Enis Ljubijankić - 1617; Rusmir Salić - 1605 i Almir Zenunović - 1709.

Izvor: Izborna Komisija

## Volja željezničara

- Nezadovoljni radom pojedinih sindikalnih lidera, uposlenici su se sami organizovali i pokrenuli Inicijativu za formiranje Vijeća uposlenika koju je potpisalo preko tri hiljade radnika. Da pojasnim, formiranjem Vijeća uposlenika, sindikalni lideri gube mogućnost upliva u kadrovsku politiku i uticaj prilikom zapošljavanja ljudi. Formiranjem Vijeća uposlenika sindikatima ostaju samo ingerencije u oblasti kolektivnog ugovora i štrajka. Dakle, na ovim izborima željezničari su izrazili svoju volju i ja to poštujem i podržavam, izjavio je predsjednik Uprave - generalni direktor ŽFBiH mr.sc. Nedžad Osmanagić.

## Zaštita naše imovine



## Među lopovima i poneki željezničar

Broj krađa povećan za pet puta u odnosu na 2009. godinu...

Izvještaj o radu Službe za zaštitu ljudi i imovine ŽFBiH za 2010. godinu pokazuje da je u protekloj godini došlo do značajnog povećanja materijalne štete na našim prugama. Od ukupno pričinjene štete u iznosu od 546.761,45 KM na krađu se odnosi 514.323,41 KM, a na oštećenja i uništenja imovine 32.761,04 KM. U odnosu na 2009. godinu, broj krađa je povećan za pet puta i u istoj je ravni kao 2008. godine, ali je ipak za 35% manji u odnosu na 2007. godinu, kada je ukupna šteta iznosila 848.059,69 KM.

### Privatni automobili

Najveći broj krađa izvršen je na otvorenim dijelovima pruge u svim organizacionim područjima, gdje još nije uspostavljen sistem Unutrašnje službe zaštite i gdje Služba zaštite nema niti jednog zaposlenog zaštitara. Objekte na otvorenoj pruzi zaštitari obilaze povremeno, jednom do dva puta sedmično, koristeći kao prevoz gradske autobuse, redovne vozove ili dolaze pješice.

- Ovaj način rada se zbog sporosti pokazao veoma neefikasan i bez upotrebe automobila ne može dati očekivane rezultate. U 2009. godini, u kojoj je zabilježen drastičan pad krađa, zaštitari su Odlukom Uprave društva u nedostatku službenih vozila koristili privatna. Na taj način svakodnevno su bdili na pruzi, a vršili su i noćne kontrole i nadzor otpada. Prestankom upotrebe privatnih automobila u službene svrhe, zaštitari više vremena provode u čuvanju poslovnih zgrada u područjima, kao i pojačanom nadzoru lokalnih i međunarodnih vozova i povremenom obilasku i nadzoru staničnih područja - kaže Izet Berkovac, načelnik Službe za zaštitu ljudi i imovine i civilnu zaštitu ŽFBiH.

Na povećanje krađa značajno je uticao i porast cijene željeza za 50 % u odnosu na prošlu godinu, kao i porast cijene bakra i aluminijuma.

- Dokle god se ukradeno bude imalo kome prodati, krađa će biti. Zakonom su predviđene kazne za svakog ko prodaje ukradenu željezničku imovinu po otpadima, ali Zakon se ne poštuje. Ministarstva pravde, unutrašnjih poslova i inspekcije trebale bi staviti otpade pod nadzor. Naša služba je često obilazila otpade, nosili smo fotografije predmeta koji se najčešće krađu na željeznici i molili ljude da prijave one koji im donose te stvari. Međutim, efekti su slabi - kaže Izet Berkovac.

Na osnovu saznanja do kojih su dolazili pripadnici ove službe i uz njihovu saradnju sa kantonalnim ministarstvima unutrašnjih poslova, otkrivene su i uhapšene mnoge grupe i pojedinci koji su krali željezničku imovinu. U Visokom su otkriveni kradljivci pružnih kolica „valter“, a u Malešićima, Banjeru i Ilijašu prijavljena je grupa kradljivaca i pokrenute su krivične prijave. U Bihaću su uz pomoć zaštitara uhapšene dvije grupe kradljivaca, a za dva otuđenja iz 2010. godine donešene su pravosnažne krivične presude sa zahtjevom za naplatu štete. U Zenici je

otkriveno više grupa kradljivaca, koji su ukrali imovinu u vrijednosti od cca 60.000, 00 KM. Imovina je u manjem obimu vraćena i znatno je uništena. U maju ove godine, na području Hercegovačko-neretvanskog kantona, policija je, na osnovu podataka koje je u cijelosti pripremila naša Služba, uhapsila 11 lica.

- Pomenuta grupa je priznala da je u 14 slučajeva izvršila krađu željezničke imovine, a vrijednost imovine koju su otuđili iznosi 44.937, 91 KM - kaže Berkovac.

Prema njegovim riječima PPP i PI Zenica prednjači po broju otuđenja, oštećenja i uništenja željezničke imovine, koje u protekloj godini iznosi 191.054,34 KM. Većina tih krađa desila se na području stanice Zenica Teretna, u kojoj se svakodnevno nalazi oko 300 vagona (166 starih koji se tu nalaze godinama i oko 130 vagona na čekanju za redovnu opravku ili pregled).

- Važno je napomenuti da su se sva otuđenja u stanici Zenica Teretna desila na starim vagonima koji se tu nalaze duži period, a ne sa vagona koji čekaju otpremu ili koji su tu dvatри dana. U jednoj od zadnjih krađa (krađa cisterne) počinioci su bili naši zaposlenici koje smo nadzirali duže vrijeme. U saradnji sa policijskim upravama Zenice i Viteza, oni su pohapšeni - kaže Berkovac.

## Suzbijanje kriminala

Iako se među počiniteljima ovih krivičnih djela nade i poneki željezničar, taj problem danas nije toliko izražen kao što je bio prethodnih godina, kada se kao „na veliko“. Sada se pojedini naši zaposlenici otkrivaju u „sitnim“ krađama. A krade se sve što ima prođu na tržištu, sve vrste metala, dijelovi sa vagona od željeza,

## Centralizacija službi

- U željeznicama danas imamo jednu registrovanu Službu u skladu sa zakonom i još tri „neregistrovane“ u operatoru, infrastrukturi i ekonomiji. Zaštita ljudi i imovine bila bi mnogo efektivnija ako bi nova sistematizacija radnih mjesta, objedinila i centralizovala sve čuvarne - zaštitare, vatrogasce, portire, vratare, odnosno, sve zaposlenike koji se bave čuvanjem i zaštitom imovine u jednu Službu, što do sada nije slučaj a što je zakonska obaveza. Sve to podrazumijeva i ulaganje izvjesnih finansijskih sredstava u naoružanje, automobile, uniforme, sredstva veze i videonadzor. Ako se sami više ne pobrinemo o zaštiti svoje imovine, od koje zarađujemo hljeb, drugi sigurno neće - ističe Berkovac.

aluminija, bakra, olova, telekomunikacioni kablovi, kontaktni vodovi, zatezni tegovi kontaktne mreže, priključna užad, kolosječni pribor i drugi dijelovi metala.

U drugoj polovini ove godine, u velikoj mjeri je smanjen broj krađa, upravo zahvaljujući otkrivanju počinitelja iz prvog polugodišta. Načelnik Berkovac smatra da bolja unutrašnja organizacija uz adekvatnu opremu, prvenstveno službene automobile, može uveliko pomoći boljoj zaštiti naše imovine.

S obzirom na to da krađe na pruzi direktno ugrožavaju sigurnost željezničkog saobraćaja i odnose ljudske živote, neophodno je da se u rješavanje ovog problema uključi šira društvena zajednica.

Posljedice nelegalne obustave rada od 12 - 17.12.2010.

# Narušen ugled i izgubljeni milioni

Nezakonita obustava rada mašinovođa-strojovođa izazvala je za ŽFBiH i privredu štete u iznosu od cca 6-8 miliona KM

**N**elegalni prekid željezničkog saobraćaja izazvan od strane mašinovođa u decembru prošle godine, ostavio je vrlo ozbiljne i dalekosežne posljedice sa kojima se ŽFBiH već sada suočavaju. Ne samo da je u tih šest dana nelegalne obustave rada transportni prihodi po osnovu ugovorenih količina i dnevne dinamike prijevoza robe umanjen za cca 1,6 miliona KM, već su u vrijeme sklapanja novih ugovora ŽFBiH stavljene u izuzetno nepovoljnu pregovaračku poziciju.

- Izgubili smo povjerenje naših komitenata, što je nešto najgore što se može desiti u ovom poslu. Korisnici naših usluga pretrpjeli su značajne gubitke i logično je da ne žele više riskirati prevozeći robu željeznicom. Srećom, uspjeli smo obnoviti ili produžiti ugovore sa skoro svim komitentima, međutim, svaki ima poseban doatak u kojima je eksplicitno naglašeno da će u slučaju ponovne obustave rada sve troškove i gubitke snositi direktno ŽFBiH - kaže Esad Pizović, direktor Sektora za istraživanje tržišta, prodaju i promociju.

Pored gubljenja povjerenja komitenata i umanjenja transportnih prihoda u iznosu od cca 1,6 miliona KM, nelegalna obustava rada od strane mašinovođa zacementirala je ionako niske cijene prevoza. Da gubitak bude veći, ŽFBiH su prije dramatičnih zbivanja ostvarile sve preduslove za blago povećanje cijena transporta. Međutim, to je palo u vodu jer je prvenstveni cilj ŽFBiH vratiti povjerenje korisnika svojih usluga i iznaći mogućnost da se kroz pojačan prevoz roba nadoknade nastale štete.

## Potencijalni troškovi

Obustava rada izazvala je u preduzeću i druge posljedice. Većina zaposlenika osjeća se nesigurno i poniženo, jer je šestodnevna nezakonita obustava rada mašinovođa direktno ugrozila egzistenciju zaposlenika, bh. privredu i državu u cjelini. Budućnost ŽFBiH, umjesto da bude prosperitetna i uspješna, ovim nezakonitim činom mašinovođa je značajno otežana zato što će se nastale štete direktno odraziti na finansijski rezultat poslovanja za 2010. godinu i bitno će uticati na rezultat poslovanja u ovoj godini.

Poslovni imidž i stečeni ugled ŽFBiH bitno je narušen kod korisnika prevoza roba i putnika. Posebno su ga pogoršale izjave sindikalnih lidera i pojedinih mašinovođa - strojovođa o navodnoj opasnosti po bezbjednost prometa na prugama u FBiH. Naše preduzeće nije imalo prometnih nesreća ili havarija koje su uticale na bezbjednost prometa na prugama ŽFBiH.

Radi nelegalne obustave rada mašinovođa - strojovođa kod korisnika prevoza izazvane su štete u proizvodnji radi smanjenja obima

proizvodnje i izvoza koje su usko povezane sa korištenjem vlastitih kapaciteta i angažovanja zaposlenih posebno kod velikih korisnika:

- Global Ispat koksna industrija Lukavac,
- Termoelektrane Tuzla i Kakanj
- Arcelor Mittal Zenica
- Arcelor Mittal Prijedor
- Sisecam soda Lukavac
- Rudnici uglja Banovići
- Rudnici uglja Kreka
- Natron Hayat Maglaj
- Luka Ploče
- Justell Smederevo
- Hrvatske željeznice
- Željeznice Republike Srpske
- Gorenje Sarajevo
- Holdina Sarajevo
- Klas Sarajevo
- Grijanje Zenica

Ove troškove možemo procijeniti do 1.000.000,00 KM pod uslovom da nije bilo havarija kod ovih komitenata.

## Pregovaračka pozicija

Pozicija ŽFBiH kod ugovaranja za 2011. godinu, posljednjom obustavom rada kao i najavom novih obustava rada, Upravi je bitno otežala realizaciju planiranih aktivnosti i ciljeva po slijedećim zahtjevima:

- Povećanje obima prevoza za 10%
- Povećanje cijena prevoza za 5-10%
- Davanje garancija za dobro izvršenje ugovora
- Smanjenje interesa Federacije za rješavanje problema na Željeznicama Federacije BiH

## Upitna likvidnost na duži period

Obustava rada je promjenila aktivnosti Uprave i ostalih zaposlenika da se ne bave svojim poslovima, već obustavom rada što će imati posljedice u narednom periodu.

Zauvijek je izgubljen prevoz koji nije ostvaren. Troškove obustave rada niko JP Željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine neće nadoknaditi. Radi neostvarenih prihoda i stvorenih troškova stvorena je nelikvidnost koja će biti prisutna duži period, što znači da preduzeće neće moći iz vlastitih sredstava finansirati obaveze zaposlenicima, plaćati obaveze prioritarnim povjeriocima za energiju i rezervne dijelove.

Procjena ukupnih šteta iznosi cca 6-8 miliona KM.

Izvor: *Ekonomski poslovi i Sektor za ITPP*

ŽFBiH očekuju dobijanje posljednjih neophodnih dozvola

# Prvi Talgo vozovi uskoro na prugama

**P**rocedura uvođenja Talgo vozova na regionalne pruge u završnoj je fazi i još se samo očekuju dozvole iz Srbije i Hrvatske za saobraćanje ovih vozova na njihovim prugama. Dozvola za prometovanje Talgo vozova na bh. prugama dobivena je u decembru 2010. godine i predstavlja osnovni dokument s kojim se ide prema nadležnim tijelima Srbije i Hrvatske, radi pribavljanja dozvole za saobraćaj Talgo vozova izvan Bosne i Hercegovine.

Kontakti sa nadležnim tijelima susjednih država kao i njihovih željeznica, odgovornih za izdavanje dozvole za promet Talgo garnitura, odavno su već uspostavljeni i na tu temu već su vođene iscrpne rasprave. Do sada je pokazan visok nivo razumijevanja i kooperativnosti sa njihove strane. Naš pregovarački tim očekuje isti pristup u predstojećim pregovorima oko dobijanja konačne saglasnosti za saobraćaj Talgo vozova na pruge susjednih željeznica.

Po završetku navedenih procedura, a s obzirom na to da su već isporučene dvije dnevne Talgo garniture, stvorit će se potrebni uslovi za uvrštavanje istih u sastave vozova 450/451 na relaciji Sarajevo- Beograd-Sarajevo u važećem



redu vožnje, a po dogovoru ŽFBiH, ŽRS, HŽ i ŽS. Okvimi početak saobraćaja planiran je u mjesecu aprilu 2011. godine.

No, da bi imali i dovoljan uslov, dogovoreno je da se komercijalni i tehnički uslovi uvrštavanja Talgo garnitura u sastave pomenutih vozova sačine neovisno o upotrebnim dozvolama radi veće ekspeditivnosti, što je rezultat sastanka

Tima za komercijalno uvođenje Talgo vozova u saobraćaj sa HŽ, ŽS i ŽRS, kao i pregovora na Međunarodnoj konferenciji putničkog saobraćaja u Ljubljani FTE B1.

Na FTE B1 za Red vožnje 2011/2012, Talgo garniture se kandidovane za sastave vozova na relacijama:

- Sarajevo - Beograd - Sarajevo** - 2 dnevne garniture;
- Sarajevo - Beograd - Sarajevo** 2 noćne garniture (ukoliko se postigne saglasnost za saobraćaj ovih vozova);
- Sarajevo - Zagreb - Sarajevo** - 2 noćne garniture;
- Sarajevo - Budimšpešta - Sarajevo** - 2 dnevne garniture.

Dinamika isporuke garnitura Talgo već je ranije usaglašena, tako da preostale tri dnevne garniture stižu u martu i aprilu, a četiri noćne do kraja godine.

*Izvor: Željeznički operator*

## I EMV u ovom Redu vožnje

Dozvola za prometovanje niskopodnog elektromotornog voza hrvatskog proizvođača „Končar - električna vozila“ u Hrvatskoj već je dobivena i u toku su aktivnosti oko dobijanja dozvole u Bosni i Hercegovini. Planiran je saobraćaj na relaciji Sarajevo-Ploče – Sarajevo. Vođe se razgovori oko saobraćaja Sarajevo-Zagreb- Sarajevo.



## Optimističan januar

Ako se po januaru godina poznaje, onda se možemo nadati uspješnoj 2011. godini. U januaru je prevezeno 698.836 tona robe i ostvareno 79.725.457 NTKM što je za oko 28% više u odnosu plan i prošlu godinu.

## Prevoz u 2010. godini veći od planiranog

Uprkos svim poteškoćama, 2010. godina bila je uspješnija od prethodne, a premašen je i planirani obim prevoza. Prevezeno je 7.926.603 tone robe, 10% više nego u 2009. godini i za 8% više od plana. Ostvareno je 856.328.237 ntkm, za 22% više nego prošle godine i 1% više od planiranog.

Kako je bilo moguće ostvariti ovako dobre rezultate u godini koja je bila prepuna svega, od planiranih zatvora pruge zbog remonata, neplaniranih vanrednih događaja do nelegalne obustave rada? Za odgovor smo se obratili Službi za izradu i izvršenje reda vožnje ŽFBiH.

-Kako? To najbolje znamo mi dispečeri, svi, od glavnih, saobraćajno-kolskih, mašinskih pa do elektrodispečera- kaže inženjer Mehmedalija Šanta, glavni dispečer ŽFBiH, te dodaje: - Svega je bilo u ovoj godini. Remont na južnoj pruzi, remont u ŽRS-u, odroni, svakodnevno probijanje zatvora pruge, učestali defekti lokomotiva, „izbacivanja“ napona i kidanje kontaktne mreže ulijed jakih vjetrova, te plavljenje tunela Jedrinje. I na kraju ono najgore, šestodnevna nelegalna obustava rada od strane mašinovođa i potpuna blokada željezničkog saobraćaja. Ne računajući rat, ne pamtim da su

se željeznice i željezničari našli u teškoj situaciji. Kako je samo bilo teško ponovo uspostaviti saobraćaj i podmiriti potrebe velikih sistema koji su se našli pred totalnim kolapsom? I što je najvažnije, održati zadovoljavajući nivo bezbjednosti željezničkog saobraćaja. Sve ovo ne bi bilo moguće bez maksimalnog angažmana ljudi iz grupa za eksploataciju vagona u poslovnim područjima i izvršnog osoblja na terenu. Malo više profesionalizma i ozbiljnosti u poslu, a rezultati dolaze sami. I naravno, samo da štrajkova ne bude- kaže na kraju uvijek raspoloženi Šanta koji na željeznici radi od 1967. godine.

## Optički kablovi i njihova komercijalizacija Efikasniji sistem i ogromne uštede

*Komercijalizacija optike bi se postigla otvaranjem novog telekom operatora koji bi bio u 100% vlasništvu Željeznica Federacije BiH*

**K**ao i sve željeznice u regionu i Evropskoj Uniji i Željeznice Federacije BiH nastoje da savremenim tehnološkim projektom optike riješe problem telekomunikacija za narednih 40 godina. Realizacija projekta mogla bi početi tokom ove godine, ukoliko se obezbijede finansijska sredstva.

Ideja je da se optički kabal postavi na kontaktnu mrežu što je trend u željeznicama iz EU, jer za 50 % smanjuje troškove građevinskih radova u odnosu na kopanje kabela i isto toliko smanjuje vrijeme izgradnje. Također, najbolji efekat ovakvog načina postavljanja kabela je održavanje koje je pet puta brže i jeftinije u odnosu na održavanje kabela koji se nalazi u zemlji. Optika će povezati sva službena mjesta i opremu na terenu u jednu mrežu što ima za cilj:

- Rješenje problema telekomunikacija putem telefona, jer se sa optikom deinstalira ŽAT mreža i uvodi se IP telefonija, dakle, svaki radnik će dobiti IP telefon. Sa tehničke strane gledano, uvodi se centralizovana kontrola i upravljanje telefonskim sistemom i rad sa više alternativnih Internet-telekom operatora. Rezultat je ušteda od 100.000 KM godišnje samo na računima koji se plaćaju telekom operaterima po raznim osnovama.
- Rješenje problema umrežavanja u računarsku mrežu gdje će sva službena mjesta biti umrežena i dobiti sve servise koje pruža novi poslovno-informacioni sistem ERP. Ovdje se očekuje potpuna informatizacija ŽFBiH u svim aspektima poslovanja što ima za rezultat podizanje nivoa informatizacije kompanije na nivo željeznica u Evropskoj Uniji. Uštede od 10.000 KM se očekuju i kada je riječ o plaćanju Internet usluga telekom operaterima u BiH po tekućim obavezama na mjesečnom nivou za oko 20 umreženih lokacija. Međutim, ako bi uzeli u obzir umrežavanje svih službenih mjesta na ŽFBiH dolazimo do uštede od oko 100.000 KM na mjesečnom nivou. Treba naglasiti da bi kapacitet optičkog prijenosa podataka bio dosta veći i ŽFBiH bi prešle na gigabitnu mrežu prenosa podataka. To znači da bi se sve transakcije na mreži izvršavale trenutno - manje od jedne sekunde.
- Rješenja problema umrežavanja postojećih kapaciteta na terenu kao što su putni prelazi, skretnice, trafostanice itd. što bi imalo za rezultat centralizovanu kontrolu, nadzor i upravljanje ovim kapacitetima elektronskim putem u cilju sigurnijeg i efikasnijeg upravljanja željezničkim saobraćajem.

Komercijalizacija optike bi se postigla otvaranjem novog telekom operatora koji bi bio u 100% vlasništvu Željeznica Federacije BiH koji bi po predviđenim kapacitetima optike bio prvi među postojećim telekom operaterima u Bosni i Hercegovini. Ovakav telekom operator mogao bi ponuditi proizvode za bh. tržište identične onima u razvijenim zemljama Evropske Unije kao što su:

- Širokopolasni pristup Internetu (pristup od 100 Mbps za svaki dom u BiH koji je 50 puta brži od sadašnjeg ADSL pristupa kojeg imaju u ponudi postojeći telekom operateri).
- MPLS - privatna mreža (koristi se za umrežavanje banaka, državnih organa kao što su policija, porezna uprava, zdravstvo, vojska itd. kao najsigurniji i najbrži način povezivanja).
- IPTV- internet televizija sa servisima kao u zemljama EU (gledanje programa po želji korisnika, naručivanje TV sadržaja, gledanje u realnom vremenu itd).

Finansijski efekat za Željeznice Federacije BiH bi bio toliki da bi samo od profita telekom operatora mogla redovno isplatiti plate sa prosječnim povećanjem plata od 20% na godišnjem nivou. Također, iz ovog projekta mogli bi platiti sve dugove i obaveze za pet godina, izdvojiti 50 miliona KM vlastitih sredstava za investicije na godišnjem nivou i za tri godine nakon početka rada telekom operatora, početi sa isplatom regresa i viškova profita u ŽFBiH.

Navedeni podaci uzeti su iz prakse željeznica u Evropskoj Uniji.  
*Izvor: Sektor za IKT*



**U**nska pruga prostire se od željezničke stanice Bosanski Novi - Novi Grad preko Bihaca i Martin Broda do državne granice sa Republikom Hrvatskom, a dalje preko Ličkog Dugog Polja do Knina. Pruga je ukupne dužine 174 km, a modernizovana je i elektrificirana 1987. godine.

Pruga od Bihaca do Ličkog Dugog Polja u dužini od 72 km, sedam puta siječe državnu granicu između Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Na dijelu pruge koju održavaju ŽFBiH u dužini od 100 km nalaze se 22 mosta i 28 tunela. Unska pruga je u nadležnosti željeznica FBiH, RS-a i HŽ-a. U nadležnosti ŽFBiH elektrificirano je oko 33 % pruge.

### Zapušteno stanje

Vlastitim sredstvima i radom ŽFBiH sprovede ranije usvojeni program elektrifikacije pruge od granice kompanija ŽFBiH/ZRS do Bihaca, čija je vrijednost radova cca 2 miliona KM. Okončanje ovih radova predviđeno je Planom poslovanja u 2011. godini. Elektrifikacija preostalog dijela pruge, od željezničke stanice Bihac do Martin Broda, vezana je za obim prijevoza i obezbjeđenje finansijskih sredstava. Orijeontaciona vrijednost ovih radova je cca 7 miliona KM. U toku su dogovori oko puštanja saobraćaja na cijeloj dužini u punom kapacitetu za robni i putnički saobraćaj, što uključuje i područja u nadležnosti HŽ-a.

U tom smislu, formirane su i zajedničke komisije ŽFBiH, ŽRS i HŽ-a koje će dati prijedloge za potpuno otvaranje i intenziviranje željezničkog saobraćaja na cijeloj dužini pruge Unske pruge.

Dio pruge koju održavaju ŽFBiH od stanice Blatna do Martin Broda je u zapuštenom stanju. Što se donjeg stroja tiče, on je prilično dobrom stanju. Potrebne su dopune tunelika na mjestima i izmjene trulih pragova na dijelu neremontovane pruge još od 1987. godine. Šine su u dobrom stanju. Na usjecima, nasipima i pružnim kanalima na određenim mjestima potrebna je sanacija, ali ni jedno mjesto ne ugrožava saobraćaj. Svih 22 mosta su u dobrom stanju. Potrebne su manje opravke i ojačanja u slučaju povećanog obima prevoza. Od 28 tunela na ovoj dionici samo četiri zahtijevaju intervenciju u sanaciji hidroizolacije. Signalno-sigurnosna postrojenja su potpuno devastirana. Pružni prelazi su osigurani „Andrejevim križevima“, a telekomunikacijske veze rade samo u lokalnom domenu, stoga se PTT veze koriste kao alternativne u većini stanica.

Kontaktna mreža sa kompletnom opremom (osim stubova) je devastirana na 80% linije.

### Procjena sanacije

Dio pruge koji je u nadležnosti HŽ-a i prolazi kroz teritoriju Republike Hrvatske, zvanično je zatvoren za saobraćaj 19.01.2010. godine "zbog izrazito lošeg stanja poglavito pružnih građevina". Na ovom dijelu pruge su kompletno devastirana elektro-energetska postrojenja i kontaktna mreža, te SS i TK postrojenja. Od procjena koštanja dovođenja pruge u ispravno stanje (naročito dijela u Hrvatskoj) imamo samo procjenu sanacije KM i EE postrojenja, te procjenu sanacije građevinskog dijela pruge u Hrvatskoj. Dakle, ukupna investiciona ulaganja na Unskoj pruzi, prema procjeni eksperata, iznose cca 40 miliona KM.

Izračunata je i trenutna propusna moć pruge. Ovom prugom dnevno može saobraćati 13 pari vozova odnosno 806 vagona, što znači da bi godišnji brutotonski prevoz iznosio 7,2 miliona brutotona. Procjene ukazuju da se u skorijoj budućnosti očekuje povećanje obima prevoza na Unskoj pruzi kao što je prevoz gipsane sedre iz Kulen Vakufa za Hrvatsku i Sloveniju, prevoz rude mangana od Bužima, odnosno Bosanske Otoke za Šibenik, ponovno aktualiziranje rudnika Boksa iz Bosanske Krupe, te da postoji realna osnova za promjenu toka roba iz Mađarske za jadranske luke zbog kraćeg prevoznog puta.

# Izbjegnute tragedije velikih razmjera

Vahid Muminović i Senid Bešić u decembru 2010. godine izbjegli sudar vozova između stanica Blažuj i Alipašin Most, a Senad Hasić i Ismet Repuh u januaru iste godine tokom redovne vožnje uočili teško oštećenje pruge između ukrsnice Grad i stajališta Plješevac i neodložno zatražili njeno zatvaranje

**U**prava Društva JP ŽFBiH na sjednici od 28. januara 2011. godine usvojila je Odluku o nagrađivanju mašinovođa Vahida Muminovića i Senida Bešića, jer su 10.12.2010. godine savjesnim i odgovornim odnosom prema poslu izbjegli sudar vozova između stanica Blažuj i Alipašin Most i spriječili gubitak ljudskih života i nastanak velike materijalne štete. Također, na istoj sjednici Uprava ŽFBiH je usvojila Odluku da nagradi mašinovođe Senada Hasića i Ismeta Repuha koji su 08. januara 2010. godine tokom redovne vožnje uočili teško oštećenje pruge između ukrsnice Grad i stajališta Plješevac i neodložno zatražili njeno zatvaranje. Kasniji nalazi eksperta pokazali su da bi naredni prolazak voza tom prugom izazvao ogromnu tragediju koja bi odnijela ljudske živote i izazvala velike materijalne štete.

## Prisebnost duha

Mašinovođe koje su svojim činom pokazale koliko je u njihovom poslu važna odgovornost, savjest i prisebnost duha bit će nagrađeni sa po 1.000 KM. S obzirom na opasnost koja je izbjegnuta nagrada možda i jeste za neke simbolična, ali ove ljude raduje prije svega to što su sačuvani ljudski životi i što su priznati od strane struke, kolega i rukovodstva.

- Najveća nagrada mi je ta što je izbjegnuta tragedija. U trenutku kad smo ugledali čelo voza s kojim smo se mogli sudariti, zaveli smo kočenje i zaustavili voz na nekih 100-150 m ispred Rasputnice Miljacka- kaže Vahid Muminović koji je u tom trenutku sa kolegom Senidom Bešićem upravljao lokalnim putničkim vozom na relaciji Sarajevo- Konjic.

Ovaj vanredni događaj, koji se zahvaljujući prisebnosti mašinovođa sretno završio, izazvan je ljudskim faktorom. Naime, teretni voz 45124 kretao se iz pravca Blažuja prema stanici Rajlovac Teretna, dok je u isto vrijeme otpravnik vozova stanice Alipašin Most otpremio lokalni putnički voz 2403, bez prethodnog dopuštenja od strane otpravnika vozova stanice Blažuj i otpravnika vozova stanice Rajlovac Teretna (pod nadzorom Rasputnice Miljacka). Svjestan svog propusta, otpravnik vozova stanice Alipašin Most odmah je telefonom zvao otpravnika vozova Rasputnice Miljacka da mu saopšti da je otpremio voz bez prethodne najave, te da isti zaustavi. Međutim, otpravnik vozova se nije javljao, jer se nalazio na odvojenoj skretnici Rasputnice Miljacka, propuštajući teretni voz 45124. Srećom, kretanje teretnog voza uočili su mašinovođe Vahid Muminović i Senid Bešić i reagirali na jedini ispravan način.

- Bio sam priseban kad se sve to dešavalo. Tek poslije kad su me kolege zvale da pitaju jesam li živ i zdrav obuzeo me strah i pravo da



Vahid Muminović i Senid Bešić

vam kažem, šok, kad sam shvatio šta se moglo desiti. Lijepo je to što ćemo dobiti novčanu nagradu i što smo priznati, ali je najvažnije da niko nije povrijeđen-kaže Senid Bešić.

Prekid saobraćaja zbog ovog vanrednog događaja trajao je od 15,46 do 17,43 sati. Otpravnik vozova stanice Alipašin Most priznao je svoju grešku i izrečena mu je mjera suspenzije.

## Pojava klizišta

Prije malo više od godinu dana, na inicijativu mašinovođa Senada Hasića i Ismeta Repuha, 08.01.2010. godine izvršen je zatvor pruge na relaciji Bradina - Konjic. Njihova procjena je bila da je zbog odrona i klizišta pruga izuzetno opasna saobraćaj, i da naredni prolazak voza može imati za posljedicu izgubljene ljudske živote i ogromnu materijalnu štetu.

Naime, tog dana, mašinovođe Senad Hasić i Ismet Repuh, vozeći strojno lokomotivu 441-902 po trasi teretnog voza 45125 i dolaskom pred ugroženo mjesto na pruzi 11 u kilometru 46 + 800 između ukrsnice Grad i stajališta Plješevac gdje je uvedena i signalisana lagana vožnja od 20 km/sat, stali su sa lokomotivom da bi se prethodno uvjerili u sigurnost i bezbjednost prolaska prugom na tom mjestu.

- Po našoj slobodnoj procjeni ugroženog dijela pruge, konstatovali smo da možemo proći sa minimalnom brzinom što smo i učinili. Uspjeli smo proći ugroženo mjesto brzinom ne većom od 5 km/h. Nakon prolaska, ponovo smo zaustavili voz, obezbijedili lokomotivu od samopokretanja i otišli na ugroženo mjesto da izvršimo detaljan pregled. Tom prilikom ustanovili smo da je pruga u takvom stanju da bi u slučaju nailaska sljedećeg voza došlo do tragedije sa nesagledivim posljedicama. Istog momenta telefonom smo obavijestili dežurnog dispečera



Senad Hasić i Ismet Repuh

i zatražili da zaustavi saobraćaj do daljnjeg – prisjeća se Ismet Repuh događaja od kojeg mu se i danas „diže kosa na glavi“.

Nakon što su stručne ekipe izašle na lice mjesta i izvršile pregled, utvrđeno je da se dalje odvijanje željezničkog saobraćaja mora obustaviti, dok se ne izvrši sanacija novonastalog klizišta i odrona. Vremenske neprilike ukazivale su da bi bez hitne intervencije, pruga mogla biti dovedena u još gore stanje. Izvođenje građevinskih radova na saniranju klizišta i odrona na tom mjestu trajalo je do 14. januara 2010. godine, pri čemu je u potpunosti bilo obustavljeno odvijanje željezničkog saobraćaja.

I Ismet Repuh i Senad Hasić danas se čude vlastitoj hrabrosti da taj dio pruge pređu minimalnom brzinom. Opet bi ispitali teren i obavijestili dispečera da hitno zaustavi saobraćaj. Ali, lokomotivu bi zaustavili prije ugroženog mjesta, a ne bi prešli preko njega.

- Čudi me kako druge kolege koji su prije nas prošli tu dionicu nisu reagovali. Ili nisu vidjeli kako treba ili kolega Ismet i ja bolje zapažamo. Pruga je bila potonula skoro metar. Srećom, na vrijeme smo reagovali i niko nije nastradao - kaže Senad Hasić.

I Repuh i Hasić će dobiti svoje nagrade sa nešto više od godinu dana zakašnjenja. Postupak za njihovo nagrađivanje pokrenut je davno, još 26. januara prethodne godine. Međutim, promjene unutar preduzeća znatno su usporile taj proces, ali na kraju sve dođe na svoje.

Sva četvorica mašinovođa slažu se u tome da je najvažnije da su sačuvali ljudski životi i izbjegnuta materijalna šteta. Voljeli bi da je nagrada u materijalnom smislu veća, ali opet, najvažnije im je vratiti dignitet časnom zanimanju mašinovođa i što su priznati kao ljudi koji savjesno i odgovorno rade svoj posao.