

Predsjednik Uprave-generalni direktor
mr. sc. Nedžad Osmanagić:

Gubitak smanjen za 21 milion KM!

U martu oboren
rekord u transportu!

Centralna
radionica Rajlovac:

Stari EMV u
novom ruhu

Vijeće uposlenika:

Međunarodna saradnja:

U Bihaću:

Nove tehnologije:

Tužimo li
svi, možemo
odmah kući!

Konferencija
„Cargo X“
u Beogradu

Predstavci ŽFBiH
sa Predsjednikom
Hrvatske

Počela
implementacija
projekta SAP ERP

INTERVJU Mr.sc. Nedžad Osmanagić, predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH

Gubitak smanjen za 21 milion KM

U 2010. godini ŽFBiH su ostvarile ukupan prihod od 114 miliona KM, a ukupni rashodi su iznosili 155 miliona KM. Ostvaren je gubitak u iznosu od 41 miliona KM, što je za 21 milion KM manji gubitak u odnosu na 2009. godinu

Samr.sc. Nedžadom Osmanagićem, predsjednikom Uprave-generalnim direktorom ŽFBiH razgovarali smo o poslovanju ŽFBiH u protekloj godini, sa osvrtom na najznačajnije investicione projekte koji su u fazi realizacije.

● Kako ocjenjujete poslovanje ŽFBiH u protekloj godini?

-Kao što smo već jednom govorili, Željeznice FBiH posluju u složenoj finansijsko-materijalnoj situaciji, te u društveno-ekonomskom i pravno neuređenom društvu. Uprkos mnogim poteškoćama, 2010. godina bila je uspješnija od prethodne, a premašen je i planirani obim prevoza. Za januar i februar ove godine imamo dobre pokazatelje. U oba mjeseca premašen je planirani obim prevoza, te se nadamo da će se taj trend nastaviti tokom cijele godine. Od velike važnosti je to što smo vratili povjerenje korisnika naših usluga i prije svega, obezbijedili redovnost isplate plata. Željezničari su u 2010. godini primili 13 plata, a primili bi ih i 14 da mašinovođe nisu u decembru izvršile nelegalnu obustavu rada. Isplatili smo zaostale posmrtnine u iznosu od cca 550.000 KM, uplatili doprinose PIO za regulisanje penzionog statusa uposlenicima, unaprijedili poslovanje i sanirali ranije finansijske obaveze (od maja 2010. godine do danas) od cca 30 miliona KM. Poznato je da smo realizovali kredit za finansijsku konsolidaciju preduzeća od 78,9 miliona KM, ali smo iz tekućeg poslovanja izmirili stare, ranije obaveze prema dobavljačima u iznosu od cca 5 miliona KM. Još ranije sam govorio da smo pristupili zajedničkom željezničkom preduzeću „Cargo X“, uspostavili direktan željeznički saobraćaj na relaciji Sarajevo-Bihać i to nakon 18 godina prekida, otvorili savremeni željeznički kompleks u Čapljini, adaptirali i spriječili dalju devastaciju zgrade Generalne direkcije. Donijeli smo Odluku o implementaciji projekata ERP, poslovno-informaciono upravljanje kompanijom (SAP) i uveli elektronsko izdavanje karata u stanicama Sarajevo, Zenica, Mostar i Čapljina, a postavljanje mreže u ostalim stanicama je u toku. Planiramo staviti naše radionice u punu funkciju, te ćemo i tako ostvariti vrlo značajne uštede za preduzeće, jer će novac za održavanje voznog parka ostati kod nas, a ne van ŽFBiH.

● Da li su rezultati poslovanja u 2010. godini mogli biti i bolji?

-Zbog nelegalne obustave rada mašinovođa od 11. do 17. decembra 2010. godine nastale direktne i indirektno štete po ŽFBiH i bh. privredu iznose između šest i osam miliona KM. To nas je spriječilo da ostvarimo još bolje poslovne rezultate u prošloj godini. Također, decembarska nelegalna obustava rada uticao je i na poslovanje u 2011. godini, jer je narušen poslovni imidž preduzeća i otežana pregovaračka pozicija Uprave sa poslovnim partnerima prilikom sklapanja ovogodišnjih ugovora. Ipak, postignuti rezultati su zadovoljavajući, ako se zna da smo zbog remonta imali zatvor pruge dnevno i po 10 sati.

Iste brzine

● Koji je po Vama glavni generator gubitka ŽFBiH?

Dugovanja ŽFBiH po svim osnovama iznose cca 600 miliona KM. ŽFBiH su u složenoj finansijskoj situaciji i zbog toga što Federacija BiH ne provodi Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja, već te zakonske obaveze provodi sa svega 20%, tako da se iz tog osnova ostvaruje gubitak ŽFBiH od 40-60 miliona KM godišnje.

Dalje, evidentirane obaveze Federalnog prometa i komunikacija prema ŽFBiH za period

od 2005. do 2010. godine, po ugovorima za održavanje željezničke infrastrukture iznose 467,5 miliona KM, a uplaćeno je cca 129 miliona KM, što znači da je razlika neuloženih sredstava u željezničku infrastrukturu cca 338,5 miliona KM. Dakle, do sada doznačena petogodišnja sredstva iz federalnog budžeta zadovoljavaju poslovanje ŽFBiH za samo jednu godinu.

Jedan od najznačajnijih generatora ovolikog gubitka Željeznica FBiH je nedovoljan iznos budžetskog finansiranja od strane Vlade Federacije BiH. Naime, **Vlada FBiH** je u posmatranom periodu **izdvajala cca 20 miliona KM godišnje** za održavanje željezničke infrastrukture i kombinovanog i putničkog saobraćaja, što nije dovoljno ni za plaće zaposlenih u željezničkoj infrastrukturi (**pokriva samo 46,5% plaća i troškova zaposlenika infrastrukture**), tako da za ostale namjene ŽFBiH moraju obezbijediti sredstva iz tekućeg poslovanja, što u konačnici dovodi do ovako velikog gubitka.

Analize su pokazale da je za uspješno poslovanje ŽFBiH na godišnjem nivou **potrebno obezbijediti najmanje 80 miliona KM** budžetskih sredstava. ŽFBiH cijene da je neophodno **povećati budžetsko finansiranje u 2011. godini na najmanje 50 miliona KM**, a kroz **vanbudžetske prihode** stvoriti preduslove za ostvarenje nedostajuće razlike od **30 miliona KM** i to provođenjem odgovarajućih mjera koje su u ingerenciji Vlade Federacije i države BiH.

Ekonomski pokazatelji

● Kakvi su finansijski efekti?

Konkretno, u proteklih 10 mjeseci rada ove Uprave, prisutni su pozitivni finansijski efekti.

U 2010. godini ŽFBiH su ostvarile ukupan prihod od 114 miliona KM, a ukupan rashod iznosi 155 miliona KM. Stvarni gubitak u 2010. godini iznosi 41 miliona KM, s napomenom da je taj iznos uvećan za dodatnih 10 miliona KM, što je prouzrokovano uknjižavanjem obaveza prema PIO FBiH iz 2002. godine po nalogu Revizije, a što je bila obavezna da uplati Vlada FBiH.

Ako se posmatra ostvareni gubitak iz 2009. godine koji je iznosio 61 milion KM, evidentno je da je u 2010. godini došlo do značajnog smanjenja gubitka i to za 21 milion KM. Važno je napomenuti da su prihodi u 2010. godini povećani za 14 miliona KM, a rashodi za 7 miliona KM. Ova razlika od 7 miliona KM je u prošloj godini uložena u poboljšanje infrastrukturnih i ostalih kapaciteta ŽFBiH.

Poređenja radi, u 2009. godini prihod je iznosio 101 miliona KM, a rashod 162 miliona KM.

Ako se napravi komparacija poslovnog rezultata do 2010. godine (dolaska ove Uprave), ukupan stvarni gubitak u odnosu na prosječno ostvareni gubitak iz prethodnog perioda (2002-2009) smanjen je za cijelih 21 milion KM.

● Koliko je novca investirano u obnovu i rekonstrukciju pruga u FBiH u proteklih 10 godina?

-U proteklih 10 godina izvršena su tri projekta rekonstrukcije pruga i jedan projekat ulaganja u opremu i signalizaciju. U cijelosti su završena dva projekta rekonstrukcije pruga i to na relaciji Bradina-Konjic i Tuzla - Zvornik. Ukupna vrijednost ovih investicija iznosi 46,9 miliona KM, a projekti su finansirani iz kredita EIB-a.

Treći projekat rekonstrukcije je u toku i izvodi se na relaciji Konjic- Čapljina. Ugovorena vrijednost projekta je 126,5 miliona KM. Od toga je realizovano 21% ili 38,8 miliona KM. Projekat se finansira iz kredita EBRD-a i EIB-a, a u toku je realizacija ostatka investicija.

Ako posmatramo sva tri projekta, od ugovorenih sredstava u iznosu od 229,9 miliona KM, od sada je realizovano 85,7 miliona KM ili 37% od navedenih projekata.

Što se tiče ulaganja u opremu i signalizaciju, do 2010. godine imali smo ukupno pet projekata i svi su u cjelosti okončani. Njihova ukupna vrijednost projekata je 24,5 miliona KM, a svi projekti finansirani su iz kredita EBRD-a, a garancije je izdala država BiH.

● Da li je pruga modernizovana i kojom brzinom mogu saobraćati vozovi?

-Na prugama ŽFBiH u prethodnom periodu izvršena je rekonstrukcija pruge na dionici Bradina-Konjic, a koja se odnosila na zamjenu kolosjeka (šina, pragova, tucanika). Napominjem, nisu sanirani objekti donjeg stroja pruge (tuneli, mostovi, nasipi, kosine i slično), niti su ugrađeni novi signalno-sigurnosni uređaji, nego su revitalizirani postojeći uređaji. Maksimalna brzina je 70 km/h, što ne predstavlja povećanje u odnosu na raniji period.

Dakle, nije riječ o modernizaciji, već o djelimičnom dovođenju dionice pruge na tehničke parametre iz prijeratnog perioda.

U toku je izvođenje radova na rekonstrukciji dionice pruge Konjic – Čapljina. To obuhvata zamjenu kolosjeka, revitalizaciju postojećih signalno- sigurnosnih uređaja i ugradnju novih (na mjestima gdje su uništeni u toku rata) i uvođenje međustanične zavisnosti. Maksimalna brzina na ovoj dionici je prijeratna i iznosi 100 km/h.

U budućim projektima rekonstrukcije pruga planiramo, osim obnove i modernizacije, povećati brzine, ugraditi savremene signalno-sigurnosne uređaje koji su kompatibilni GSM-R tehnici, optičko povezivanje, izgradnju cestovnih prelaza van nivoa i slično. Sve ovo stvara pretpostavke za uvezivanje pruga ŽFBiH u savremenu mrežu željeznica zemalja EU.

Isporuke i testiranja

● Koliko novca je uloženo u kupovinu novih vozova?

-Podsjećam da su ŽFBiH u periodu od 2006. do 2010. godine ugovorile određene nabavke putničkih vozova i teretnih vagona. Sa Kraljevinom Španijom je potpisan ugovor o nabavci devet garnitura Talgo vagona sa po devet vagona u garnituri, ukupno 81 vagon. Ugovorena vrijednost nabavke je 137 miliona KM od čega je realizovano 68,5 miliona KM ili 50% ugovora. Isporučene su tri garniture i do kraja 2011. godine isporučilac je dužan

Kvalitativni pokazatelji

● Kakvi su podaci na osnovu kvalitativnih i kvantitativnih izmjeritelja?

- Uprkos mnogim poteškoćama ŽFBiH uspjele su u protekloj godini premašiti obim prevoza u odnosu na godinu prije. Svi izmjeritelji, kako kvalitativni tako i kvantitativni, u 2010. godini značajno su bolji u odnosu na 2009. godinu.

U 2010. godini prevezeno je ukupno 7.926.603 tona robe, za 8% u odnosu na plan i 10% u odnosu na 2009. godinu. Čisti prevoz iznosio je 7.788.999 tona robe dok je prevoz praznih privatnih vagona i praznih kontejnera iznosio 137.604 tone.

Ostvareni rad ŽFBiH u 2010. godini u ntkm iznosi 856.328.237. i on je za 1% veći od planiranog a za 22% veći u odnosu na 2009. godinu. Od toga je čisti prevoz je iznosio 843.852.862 Ntkm-a, a prevoz praznih privatnih vagona i praznih kontejnera 12.475.375 ntkm-a.

● Uprkos manjem prosječnom dnevnom radnom parku koji je u 2010. godini iznosio 1.377 vagona, za 221 vagon manji u odnosu na 2009. godinu, ovi rezultati su ostvareni zahvaljujući slijedećim kvalitativnim pokazateljima:

- Obrt vagona je iznosio 2,4 kol/dan i manji je tj. bolji u odnosu na 2009. godinu kada je iznosio 3,0 kol/dan.
- Koeficijent praznog trčanja kola u 2010. godini iznosio je 0,64 i manji je tj. bolji u odnosu na 2009. godinu kada je iznosio 0,71.
- Prosječno zadržavanje vagona na robnim operacijama iznosilo je 32,0 sati i manje je tj. bolje u odnosu na 2009. godinu kada je iznosilo 32,4 sati.
- Prosječna masa teretnih vozova u 2010. godini iznosila je 1018 t/voz i veća je nego u 2009. godini kada je iznosila 959 t/voz.
- Vozni kilometri teretnog prometa iznosili su 1.482.409 km i veći su u odnosu na 2009. godinu kada su iznosili 1.277.087 km.
- Prosječan put jedne tone robe iznosio je 108,3 km i veći je nego u 2009. godini kada je iznosio 94,8 km.
- Statičko opterećenje vagona je iznosilo 32,1 t/kola i približno je onom u 2009. godini kada je iznosilo 32,2 t/kola.
- Dinamičko opterećenje vagona je iznosilo 37,2 t/kola i približno je onom u 2009. godini kada je iznosilo 37,6 t/kola.
- Prosječan broj vagona u vozu iznosio je 27 vagona/voz.
- Osoviniski kilometri tovarnih vagona u 2010. godini iznosili su 74.821.834 os.km.tov.
- Osoviniski kilometri praznih vagona u 2010. godini iznosili su 48.097.469 os.km.prz.
- Komercijalna brzina teretnih vozova iznosila je 27,6 km/h i manja je tj. lošija u odnosu na 2009. godinu kada je iznosila 32,6 km/h, a razlog za to je veliki broj laganijih i remont pruge.

Dakle, ŽFBiH ne prave gubitak, naprotiv, poslušemo pozitivno. Država je ta koja se mora odrediti kakva joj željeznica treba, jer su pruge kao i ceste javno dobro u vlasništvu države i ŽFBiH očekuju isti tretman kao i za ceste.

isporučiti preostalih šest garnitura. Garant po ovom kreditu je država BiH.

Što se tiče projekta zajedničkog ulaganja sa firmom Končar-električna vozila iz Zagreba za izradu elektro-motornog niskopodnog voza, ugovorna vrijednost ovog projekta 10,5 miliona KM. Voz je završen i isporučen. Plaćenje prema proizvođaču i isporučiocu još nije počelo.

Za nabavku teretnih vagona iz Portugala potpisan je ugovor i to za 356 novih vagona u vrijednosti od 52,8 miliona KM i 211 rekonstruisanih vagona u vrijednosti od 9,1 milion KM.

Ukupna vrijednost ugovora 61,9 miliona KM. Ugovor je u cijelosti realizovan, finansiranje obezbijedeno i plaćeno isporučiocu preko kredita od Vlade Portugala, čiji je garant Vlada Federacije BiH.

● Da li su vozovi koji su kupljeni u proteklih nekoliko godina iskorišteni u punom kapacitetu i kakvi su planovi?

-Vozovi su u fazi isporuke i testiranja, te zbog potrebnih međunarodnih dozvola još nisu pušteni u saobraćaj. Očekujemo da će putnički program biti u realiziran tokom ove godine.

Što se tiče teretnih vagona, oni se u stopostotnom kapacitetu koriste. Važno je napomenuti da prihode ostvaruje upravo transport roba, dok se putnički saobraćaj mora sufinansirati, što je zakonska obaveza kantonalnih vlada, kao i Vlade FBiH.

Želim naglasiti da nisam zadovoljan sa uslugama koje pružamo putnicima, posebno u lokalnom, međugradskom saobraćaju. Jasno, novi vozovi, Talgo i EMV, značajno će poboljšati međunarodni saobraćaj i putnicima ponuditi putovanje po evropskim standardima - i to je

dobro. Međutim, slika i prilika lokalnih vozova je vrlo loša. Svakako, pojavit će se veliki kontrast između nabavljenih garnitura i postojećih, tako da nova Uprava u tom kontekstu razmišlja o saniranju vagona za lokalni saobraćaj, da bi se stvorila drugačija, bolja slika ukupnog vizuelnog stanja u putničkom saobraćaju. Također, u sklopu poboljšanja ukupne slike i bolje marketinške ponude našim korisnicima izvršit će se korekcija cijena u putničkom saobraćaju.

Mi to moramo promijeniti, jer naša obaveza, kao javnog servisa građana i bh. privrede, jeste da pružimo što bolje usluge. Znate da imamo samo 35 putničkih vagona čija je starost veća od 40 godina. Već smo u našim radionicama pristupili revitalizaciji postojećih EMV, a prvi od njih će već u aprilu voziti po našim prugama i kvalitetnije ćemo prevoziti naše putnike u lokalnom saobraćaju. Poznato je da putnički saobraćaj ne donosi dobit ni u jednoj željeznici, a sa druge strane, moramo ispuniti svoju zakonsku obavezu. Zato želim podsjetiti i na zakonsku obavezu kantonalnih vlada da sufinansiraju putnički i kombinovani saobraćaj kako bi se nadoknadili ti gubici u poslovanju ŽFBiH. Naglašavam da značajne uštede ostvarujemo upravo aktiviranjem sopstvenih ljudskih i materijalnih potencijala, izvršavamo kvalitetno poslove remonta i održavanja u našim radionicama, a novac ostaje ŽFBiH za dalje razvojne programe i investicije. Naši željezničari mogu sve, samo im treba pokazati kako, a mi ćemo brzo to i pokazati. Dalje, moramo više posvetiti pažnje saobraćajnoj kulturi i čuvati našu imovinu. Jednostavno, graditi domaćinski odnos prema svemu od čega zavisi egzistencija uposlenih i prosperitet preduzeća.

Sjednice Vijeća uposlenika ŽFBiH

Sporazum i Pravilnik čekaju na potpis

Aktuelizirano pitanje tužbi zaposlenika, te zatraženo hitno rješavanje ovog pitanja

Nakon što su 14. januara 2011. godine održani izbori za formiranje Vijeća uposlenika ŽFBiH (VU) u svim područjima Željeznica FBiH i izvršenog inspeksijskog nadzora od strane Federalnog inspektorata za rad, Konstituirajuća sjednica VU ŽFBiH održana je 31. januara 2011. godine u Maloj sali Generalne direkcije ŽFBiH u Sarajevu.

Na sjednici koju je sazvao najstariji član VU Esad Dumpor, izvršena je verifikacija mandata članovima VU i njihovim zamjenicima, te usvojena Odluka o načinu i postupku izbora predsjednika i zamjenika predsjednika prvog VU ŽFBiH.

Saradnja sa sindikatima

Na prijedlog predsjedavajućeg Esada Dumpora i člana VU Samira Mulića da se svi članovi i zamjenici članova VU izjasne oko iznesenih pri-

jedloga, za predsjednika VU izabran je Mehmed Rakovac, a za njegovog zamjenika Esad Dumpor.

Nakon toga, Rakovac je obrazložio razloge uvrštavanja neophodnih dokumenata za rad VU u vidu Nacrta. Poslije diskusije donesena je Odluka da se upute na širu raspravu Nacrta Poslovnika o radu Vijeća uposlenika i Nacrta Sporazuma o osiguranju uvjeta za rad Vijeća uposlenika.

Također, formirana je komisija u sastavu Mehmed Rakovac, Samir Mulić i Halid Brčaninović koja je imala zadatak da u roku od tri dana prikupi sve



Predsjednik Uprave ŽFBiH sa predstavnicima Vijeća uposlenika

prispsjele prijedloge za izmjene u Nacrtu ovih dokumenata i iste u vidu Prijedloga, hitno uputi VU na razmatranje i usvajanje.

Mehmed Rakovac, predsjednik Vijeća uposlenika/zaposlenika ŽFBiH

Tužimo li svi, možemo odmah kući!

Sa Mehmedom Rakovcem, predsjednikom Vijeća uposlenika/zaposlenika ŽFBiH (VU) razgovarali smo o svim aspektima formiranja VU ŽFBiH i aktuelnoj problematiki?

Zašto i kako je formirano VU ŽFBiH?

Ideja za formiranje VU nije nova niti originalna. Na 4. kongresu Samostalnog sindikata željezničara BiH u oktobru 2009. godine, iznešena je ova ideja. Aktuelno rukovodstvo tog Sindikata proglasilo ju je ludom, a tadašnjeg Poslodavca takve ideje nisu zanimala. Dolaskom nove Uprave, u ŽFBiH počinju se uskraćivati nezakonite ovlasti koje su pojedinci iz stare Uprave i sindikata imali. Od tada i nastaju problemi. Dugogodišnje gomilanje gubitaka u Preduzeću je kulminiralo i dovedena je u pitanje opstojnost ŽFBiH i naših radnih mjesta. U takvim uslovima i problemima, moraju se poduzimati radikalnije mjere. Nedostatak stvarnog dijaloga na relaciji sindikati-Uprava i neophodnost da se iz tog stanja izade, stvorili su osnovu za formiranje VU kao jednog od rješenja. Krajem oktobra 2010. godine nekoliko ljudi je pokrenulo ovu inicijativu i počeli su tražiti istomišljenike među zaposlenicima. Tako smo osnovali Inicijativni odbor za formiranje VU i to od predstavnika svih poslovnih područja. S obzirom na to da su u ovom Inicijativnom odboru bili neki od članova koji su iz rukovodećeg kadra ŽFBiH i da se u ovoj Inicijativi prepoznala „opasnost“ po vlastite interese od strane nekoliko sindikalnih lidera - počela je nezapamćena hajka protiv formiranja VU.

U ostalim preduzećima FBiH, upravu su sindikati formirali VU. Zašto su sindikati u ŽFBiH bili protiv njegovog formiranja?

- Nisu svi sindikati bili protiv formiranja VU.

Inicijativni odbor je izvršio anketiranje zaposlenika i ustanovio da se preko 70% zaposlenih izjasnilo da želi formiranje VU. Početkom novembra 2010. godine uputili smo dopis na adrese svih šest sindikata i tražili da sazovu skup zaposlenika kako bi se imenovala Izborna komisija. Na zajedničku sjednicu Inicijativnog odbora i sindikata došli su predstavnici četiri sindikata. Zajedno smo utvrdili imena članova Izborne komisije i odredili orijentacione rokove u vezi održavanja skupova zaposlenika, na kojima će se donijeti odluke o formiranju VU i odrediti datum izbora. Zbog poznatih događaja u ŽFBiH nastalih krajem novembra 2010. godine, dva sindikata su pismeno otkazali svoje učešće u postupcima formiranja VU. Samostalni sindikat ROŠV-a i Samostalni sindikat TKS ostali su dosljedni svojim stavovima od početka do kraja i ovom prilikom želimo im se zahvaliti. Ova, kraća retrospektiva događaja pokazuje sav besmisao protivljenja rukovodstava sindikata. Nikada do kraja neće biti poznati motivi rukovodstava pojedinih sindikata da onako neprijateljski istupaju protiv volje 70% zaposlenih i protiv formiranja VU. To je nezapamćeno.

Ipak, izbori su održani, VU je formirano, šta sada?

- Izabrano je devet članova VU i to po dva člana iz četiri poslovna područja i jedan član iz Bihaća, sa pet zamjenika iz svakog područja po jedan. Sve je objavljeno na oglasnim tablama ŽFBiH. Održana je konstituirajuća sjednica i izabrano rukovodstvo, prošli smo Federalnu inspekciju rada i dobili uredan Nalaz da možemo nastaviti sa radom. Održali smo i dvije radne sjednice, te smo zapisnike sa ovih sjednica dostavili na oglasne table u svim područjima ŽFBiH. Svaki početak je težak. Sigurno je da će u početku biti grešaka i nesnalazjenja kod svih koji se budu bavili radom VU, pa ostaje nejasno pitanje kako se to radilo prije i ko je radio u ime VU, kada ono nije postojalo u ŽFBiH?

Kakvi su dalji planovi?

- Poslodavac je najavio da će donijeti Pravilnik o radu početkom ove godine, te će to biti jedan od prvih pravih ispita za VU, ali i za sindikate. Ovdje će se pokazati koliko je moguće voditi dijalog unutar ŽFBiH na relaciji Poslodavac-zaposlenici. Ako nam svi sindikati ne pomognu i ako ne stvorimo jedinstvene stavove po pitanjima izmjena koje očekujemo u Pravilniku o radu, bit će veoma teško naći napredak u poboljšanju prava i interesa zaposlenika. Situacija u kojoj radimo, opterećena godinama gomilanim problemima ne ostavlja prostor za veliki optimizam. Svjesni smo da probleme treba rješavati jedan po jedan. Oni nisu nastali iznenada i moraju se rješavati sistematski, kao što smo svjesni i nužnosti primjene radikalnijih mjera po principu „stezanja kaiša“. Sigurno, da je bolje privremeno i stegnuti kaiš nego ostati bez posla.

Šta vam je trenutno gorući problem?

- Jedan od najvećih problema u planiranju rada VU su tužbe zaposlenika protiv ŽFBiH, a odnose se na neisplaćena potraživanja regresa i neuplaćenih doprinosa. Mi smo u VU razmatrali ovaj problem, zatražili i očekujemo pisani odgovor sa ponudom rješenja problema od strane Poslodavca. Nismo u situaciji planirati ništa posebno s obzirom na to da očekujemo najgori scenario, ako prva tužba postane pravosnažna. U tom slučaju slijedi „ključ u bravu“, prinudna uprava i neka nam je Bog na pomoć. Ko će, od trenutno cca 4000 zaposlenih, ostati na poslu veliki je upitnik. Tužimo li svi, možemo odmah kući!

Planovi su, ipak, oprezno optimistični. Nadam se da ćemo sa Poslodavcem napraviti određene sporazume u vezi prevazilaženja ovih problema i da ćemo, zajedno sa sindikatima, izvršiti pritisak na Vladu FBiH kako bi bili tretirani s njihove strane barem sa 50% od obaveza koje ispunjavaju prema cestovnim prevoznicima. U ostalom vidjet ćemo...

S.R.-S.K.

Druga sjednica VU ŽFBiH održana je 25. februara 2011. godine. Pored članova VU ŽFBiH, sjednici su prisustvovali predstavnik Samostalnog sindikata tehničko kolske službe ŽFBiH Smajo Omerčić, te predstavnik Samostalnog sindikata za održavanje šinskih vozila u FBiH Muhamed Omerhodžić.

Ispred Poslodavca, sjednici su prisustvovali: izvršna direktorica pravnih i kadrovskih poslova Refija Musa, izvršni direktor poslova željezničke infrastrukture Vlado Budimir, izvršni direktor željezničkog operatora Nijaz Puzić, pomoćnik izvršnog direktora za ekonomske poslove Salem Fejzić i direktor Sektora za organizaciono-pravne i kadrovske poslove i kadrovski informacioni sistem dr.sc. Džemal Subašić.

Nakon što je jednoglasno usvojen Zapisnik sa prethodne sjednice, predsjednik VU ŽFBiH Mehmed Rakovac dao je uvodno obrazloženje o Sporazumu o osiguranju uslova za rad VU, uz konstataciju da Sporazum nije obavezan, ali da je poželjan. Izmjene u odnosu na Nacrt su samo u tome da u VU niko neće raditi profesionalno i Sporazum o osiguranju uslova za rad VU usvojen je jednoglasno.

Nakon što je predsjednik Rakovac dao uvodno obrazloženje o tome šta sadrži Poslovnik o radu, naročito akcentirajući saradnju sa sindikatima u ostvarivanju radničkih prava, Poslovnik o radu VU ŽFBiH usvojen je jednoglasno.

Normativni akti

Na sje dnici je predloženo da se svi normativni akti objedine i dostave članovima VU. Rakovac je predložio da se do sljedeće sjednice svaki član izjasni o prijedlozima Plana rada VU. Također, predložio je da se uputi upit Poslodavcu u vezi tužbi koje su podnijeli uposlenici, u cilju pronalaska načina za rješavanje ovih problema.

Treća sjednica VU ŽFBiH održana je 21.03.2011. godine. Sjednici su prisustvovali članovi VU Halid Brčaninović, Esad Dumpor, Mujo Hodžić, Rasim Kahrman, Samir Mulić, Pero Pandža, Samir Midžić, Mehmed Rakovac i Branislav Vidović.

Ispred Poslodavca, sjednici su prisustvovali predsjednik Uprave-generalni direktor Nedžad Osmanagić i savjetnica za pravne poslove Svetlana Mujkanović.

Nakon usvojenog Zapisnika sa 2. sjednice VU, raspravljalo se o Sporazumu o osiguranju uslova za rad VU ŽFBiH. Savjetnica za pravna pitanja Svetlana Mujkanović iznijela je sugestije na predloženi Sporazum, te konstatovala da nisu ispunjene pretpostavke za potpisivanje istog.

Predsjednik Uprave-generalni direktor Nedžad Osmanagić zatražio je da Vijeće uposlenika radi ažurnije i predložio da se Sporazum potpiše do 01. aprila 2011. godine.

S obzirom na to da se nisu stekle pretpostavke za potpisivanje Sporazuma, nije se raspravljalo o Planu rada VU, nego je predloženo da se kao tačka dnevnog reda uvrsti za slijedeću sjednicu.

Na 3. Sjednici VU date su upute članovima u vezi korespondencije između Poslodavca i VU, te im je naloženo da svi akti moraju ići prema Predsjedniku i biti potpisani od strane predsjednika VU.

Postavljeno je pitanje o izradi novog Pravilnika o radu i konstatovano je da se vode diskusije o istom na terenu. Radi ovih navoda pozvan je direktor Sektora za organizaciono-pravne i kadrovske poslove i kadrovski informacioni sistem Džemal Subašić, koji tvrdi da Pravilnik o radu još nije završen, da kao takav još nije dostavljen Vijeću uposlenika i da su sve priče u vezi toga špekulacije.

Novo se aktualiziralo pitanje tužbi zaposlenika, te se zatražila hitnost u postupanju u vezi ovog pitanja, u cilju pronalaska rješenja.

Izvor: Zapisnici VU ŽFBiH

Zvaničnici ŽFBiH na sastanku sa Predsjednikom Hrvatske Unska pruga povezuje BiH i Hrvatsku

Za tri mjeseca trebala bi početi realizacija projekta pokretanja Unske pruge

Predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH mr.sc. Nedžad Osmanagić, sa saradnicima, sastao se sa predsjednikom Republike Hrvatske Ivom Josipovićem, 26. 02. 2011. godine tokom njegove posjete Unsko-sanskom kantonu i Bihaću. Sastanku su prisustvovali premijer USK Hamdija Lipovača sa saradnicima, Zlatko Rogožar, predsjednik Uprave Hrvatskih željeznica i predstavnici hrvatskih privrednih kompanija. Razgovarano je o projektima obnove Unske pruge i njenom stavljanju u funkciju. Bilo je riječi i o gasifikaciji Bihaća i susjednih gradova, te je aktualizirano pitanje bivšeg vojnog aerodroma Željava. Razgovarano je o razvoju dalje privredne saradnje između dvije zemlje.

-Nadam se da će Unsko-sanska pruga biti otvorena, možda već za tri mjeseca, da će se do kraja godine prikupiti svi potrebni dokumenti za plinove, da ćemo uskoro ovdje imati regularne konzularne dane i da će eksperti vrlo skoro vidjeti da li se i kako može aerodrom staviti u funkciju - izjavio je Ivo Josipović, predsjednik Hrvatske.

Predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH mr. sc. Nedžad Osmanagić je istakao da Unska pruga još uvijek nije u punoj funkciji.

-Što se tiče Unske pruge, obećao sam prilikom dovođenja putničkog voza u Bihać, da će Unska pruga u cijelosti biti puštena u saobraćaj 2011. godine. U dijelu pruge koja je u nadležnosti ŽFBiH, obavili smo sve popravke, a Hrvatske željeznice još nisu završile svoje obaveze – istakao je, između ostalog, Osmanagić.

HŽ su obećale da će svoj dio posla završiti u naredna tri mjeseca kako bi se robe mogle početi voziti već krajem ljeta. Ovakvom dogovoru hrvats-



Predstavnici ŽFBiH na sastanku sa Josipovićem

ki predsjednik Josipović je dao punu podršku.

-Pokretanjem željeznice, rješavanjem eventualnog pitanja aerodroma Željava, odnosno, gasifikacijom područja, hiljade ljudi će dobiti radno mjesto - rekao je Hamdija Lipovača, premijer USK.

Tokom sastanka utvrđeni su operativni zadaci na snimanju stanja Unske pruge, a predstavnici hrvatskih privrednih kompanija odredili su naredne zadatke na realizaciji dogovorenog projekta rekonstrukcije.

-Unska pruga je apsolutno interes Republike Hrvatske, to je čisti ekonomski interes. Operativno smo se dogovorili da radne skupine utvrde stanje Unske pruge i preciziraju šta treba koja strana učiniti - izjavio je Zlatko Rogožar, predsjednik Uprave HŽ-a.

Izvjestnost za realizaciju ovih projekata daje činjenica da Hrvatska želi pomoći privredni razvoj ovoga kraja u okviru dobrosusjedske saradnje sa BiH, ali i zbog činjenice da u njemu živi približno 80.000 njenih državljana.

Kako je najavljeno, rezultati bi mogli biti vidljivi do kraja ove godine.

S.K.-S.R.

Novo tehnologije

Počela implementacija projekta SAP ERP

Nakon što je Uprava Željeznica FBiH definisala poslovnu politiku upravljanja kompanijom na najsvremenijim osnovama i donijela Odluku o implementaciji poslovno-informacionog sistema ERP, početkom februara ove godine počela je i implementacija ovog projekta. Cilj ovog projekta je uspostavljanje novog informatičkog rješenja u cilju maksimalne unifikacije podataka, integriteta procesa i informacija i donošenja kvalitetnih odluka u procesu poslovnog upravljanja u javnom preduzeću ŽFBiH.

U prvoj fazi realizacije definisana je projektna organizacija, pripremljeni su predlošci, standardi, procedure za rad na projektu, postavljen je i pripremljen projektni folder kao mjesto za komunikaciju na projektu i spremanje projektno dokumentacije, pripremljen i ovjeren Projektni plan, pripremljen plan školovanja projektnog tima, pripremljene prezentacije za školovanja i odrađena uvodna školovanja i isporučene SAP licence uz jednogodišnje održavanje.

Za isporuku SAP licenci, međunarodnim tenderom, izabrana je firma B4B iz Hrvatske koja je ovaj projekat u cijelosti implementirala na Hrvatskim željeznicama i koji je od 1. januara ove godine u punoj operativnoj primjeni.

U VIP salonu, 15.02.2011. prezentiran je početak projekta ("Kick off") i definisane projektne aktivnosti po timovima. Sastav projektnog tima čine predstavnici Željeznica FBiH i firme B4B, a organizacijski se sastoji od upravljačkog odbora, rukovodstva projekta, te od funkcionalnih timova i tehničkog IT tima. U funkcionalne timove ispred ŽFBiH imenovani su mladi stručnjaci koji će nakon edukacije učestvovati u procesu implementacije prema slijedećim polovnim djelatnostima kompanije:

Finansije i investicije

Kontroling

Upravljanje materijalima i nabavka

Održavanje

Prodaja i integracija

Upravljanje ljudskim kapitalom - plaće

Tehnička podrška

U cilju realizacije projekta instalirana su dva servera sa operativnim sistemom, održane uvodne radionice i donesen plan aktivnosti za naredni mjesec. Motivacija i želja za sticanje novih znanja svih učesnika garancija su brze i uspješne realizacije ovog projekta.

F.M.

Međunarodna konferencija „Cargo X“ u Beogradu

Pristupanje regionalnom željezničkom projektu korisno za cijelu BiH

Ocijenjeno da je pravi trenutak za stvaranje jakog prevoznika u regiji, te istaknuto da su na tom putu veoma važne odluke o investiranju u željezničku infrastrukturu

Međunarodna konferencija „Cargo X - izazovi i perspektive ujedinjene željeznice“, koja je održana 25. februara 2011. godine u Beogradu, okupila je veliki broj visokih zvaničnika evropskih željezničkih asocijacija i predstavnika vlada zemalja i željezničkih uprava u regiji.

Podsjećamo da su Željeznice FBiH 13.10.2010. godine u Sarajevu potpisale Inicijativu kojom ŽFBiH postaju članice željezničke alijanse „Cargo X“. Na taj način ŽFBiH žele dati svoj aktivni doprinos razvoju željezničkog sektora u regionu u realizaciji zajedničkog cilja, a to je brži, kvalitetniji i konkurentniji željeznički saobraćaj.

Konferenciji projekta „Cargo X“ prisustvovali su **dr. Johanness Ludewig**, izvršni direktor Zajednice evropskih željeznica i infrastrukturnih upravitelja (CER), **Frank Jost**, generalni direktor za željeznički prijevoz Evropske komisije, **Jean-Pierre Loubinoux**, direktor Međunarodne željezničke unije (UIC), te predstavnici željeznica iz Federacije BiH, RS-a, Slovenije, Hrvatske, Crne Gore, Makedonije, Mađarske i Grčke.

Evropsko tržište

Učesnici konferencije ocijenili su da su saradnja željeznica u zemljama regije i olakšavanje administrativnih procedura u cilju bržeg prevoza robe, neophodni za jačanje njihove konkurentnosti na evropskom tržištu.

„Smatram da je „Cargo X“ nužan, te da je sada pravi trenutak za stvaranje jakog prevoznika u regiji- rekao je **dr. Ludewig**, istakavši da su na tom putu veoma važne odluke o investiranju u željezničku infrastrukturu, kao i povezivanje željezničkih uprava u regiji.



Nedžad Osmanagić i Klaus Lipštroj



Žan-Pjer Lubino direktor UIC, **Goran Branković**, generalni direktor SŽ, **Milovan Marković**, generalni direktor ŽS, **Zlatko Rogožar**, predsjednik UO HŽ, **Nedžad Osmanagić**, predsjednik Uprave-generalni direktor ŽFBiH, **Klaus Lipštroj**, regionalni direktor za željeznicu JIE DB Senker & CO AC, **Frank Jost**, Evropska komisija

„Pristupanje projektu „Cargo X“ učinilo bi mnogo efikasnijim i koridor Vc u oblasti brzine transporta i trenutnih zakonskih barijera u regionu. Razgovarali smo sa kolegama iz ŽRS o zajedničkom nastupu u ovom projektu, te smatramo da bi pristupanje obje željeznice u ovom projektu bilo od velike koristi za cijelu BiH, zbog novca i protoka roba. Iako ŽFBiH i ŽRS trenutno vrše velika ulaganja, problem cijelog regiona je još uvijek loša željeznička infrastruktura. Međutim, smatram da smo na dobrom putu da u narednom periodu, što se tiče infrastrukture, podignemo operabilnost željeznica - rekao je **mr.sc. Nedžad Osmanagić**, predsjednik Uprave - generalni direktor Željeznica FBiH.

Aktivno učestvujući u radu Drugog panela – Regionalni željeznički operatori, Osmanagić je objasnio je učesnicima Konferencije „Business dialoga“ „Cargo X“, da su ŽFBiH organizovane kao jedno preduzeće, sa dva razdvojena subjekta - željeznički operator i željeznička infrastruktura, ali koji nisu razdvojeni kao pravni subjekti.

„Zbog toga imamo problem, jer država finansira i jedne i druge. Namjera nam je da u bliskoj budućnosti razdvojimo dva subjekta u potpunosti. Iako smo razoreni

u toku ratnih dejstava, uspjeli smo i mnogo toga da uradimo. Završili smo jednu dionicu, u pripremi su još dvije dionice, uspjeli smo da revitalizujemo veliki broj naših lokomotiva i vagona. Sve u svemu, činimo mnogo i ulažemo mnogo u željeznički saobraćaj.

Pridruženi član

Kad je u pitanju „Cargo X“, mi smo pridruženi član, ali imamo ozbiljnu namjeru da potpuno formalizujemo naš odnos, jer inače saradujemo sa željeznicama u Sloveniji, Srbiji, Hrvatskoj i RS-u. Problem nam predstavlja veliki broj zaposlenih, kao i činjenica da zbog rekonstrukcija pruge, naša željeznica ne radi i po pola dana. I pored svih problema, mi iz godine u godinu povećavamo promet, za oko 10 odsto“, naglasio je Osmanagić.

Frank Jost je poručio da su zemlje u regiji obavezne da regulativu u željezničkom saobraćaju prilagode evropskom modelu, da prihvate nova pravila, konkurenciju i odreknu se monopola u ovoj oblasti, jer infrastruktura ne može ostati u nacionalnim granicama, niti je dopušten monopol u korištenju.

Predstavnici željeznica Hrvatske, Srbije i Slovenije potpisali su 09. septembra 2010. godine u Beogradu protokol o osnivanju zajedničkog željezničkog preduzeća „Cargo X“ radi ostvarivanja bržeg prevoza robe na 10. panevropskom transportnom koridoru, a svakoj zemlji pripala je po trećina vlasništva „Cargo X“. Namjere o pridruživanju „Cargo X“ najavile su i željeznice Makedonije i Crne Gore.



Tapetari Mirsad Hadžiemagić i Fadila Šukić



Centralna radionica Rajlovac Stari EMV u novom ruhu!

Od juna 2007. godine do perioda uspostavljanja nove Uprave ŽFBiH (maj 2010), radovi na EMV-u bili su obustavljeni

Elektromotorni voz 411/415-116 koji je iz saobraćaja isključen 20.07.2006. godine radi izvršenja redovne glavne opravke u Centralnoj radionici Rajlovac, mogao bi se još ovog proljeća ponovo naći na našim prugama.

Iako se po njegovom prijemu u Radionicu za održavanje elektromotornih vozova odmah pristupilo radovima, njegova opravka se odužila na skoro pet godina.

Do juna mjeseca 2007. godine, zahvaljujući upornosti, marljivosti i prije svega sposobnosti radnika Radionice EMV-a, uz minimalna ulaganja u nabavku neophodnih materijala i rezervnih dijelova, izvršeno je približno 40% radova predviđenih navedenim opisom radova. Urađeno je sljedeće: kompletna vanjska i unutrašnja oplata EMV-a je reparirana (izvršena je sanacija oštećenja, protivkorozivna zaštita i farbanje); revizirana su obrtna slobodna postolja (za završetak radova nedostajali su rezervni dijelovi za primarno ogibljenje, pogonske osovine sa ispravnim točkovima); izvršena je revizija visko naponske opreme na krovu (pantografi, rastavljači, glavni prekidač, mjerni transformatori, otpornici elektrodinamičke kočnice...); izvršena je reparacija i opravka elemenata enterijera oko 60 % (reparacija, presvlačenje i ugradnja sjedišta, reparacija poda, farbanje interijera...); izvršena je revizija prozora putnika (opravka i zamjena stakala); izvršena je revizija ormara električne opreme i izvršena revizija i reparacija hidro i pneumatske instalacije.

-Od juna mjeseca 2007. godine do perioda uspostavljanja nove Uprave ŽFBiH (maj 2010), radovi na EMV-u su bili obustavljeni. Razlog je bio nedostatak materijala i rezervnih dijelova koje je bilo nemoguće popraviti ili reparirati u Radionici EMV-a, radi nepostojanja tehnoloških uslova kao što su: nalijevanje kliznih ležajeva, presvlačenje preostalih sjedišta, nabijanje bandaža i naplataka na pogonske osovine, reparacija sekundarnog oviješenja, zaptivni materijal za elemente pneumatskog sistema, revizija obrtnih pogonskih postolja, revizija i reparacija ulaznih i prolaznih vrata (mehanizmi, oplata), nedostatak stakla, revizija elemenata glavnog strujnog kruga (glavnog transformator, glavne prigušnice, rotacijski pretvarači, vučni motori i shuntirajući otpornici vučnih motora) kao i revizija vitalnih kočionih uređaja) - kaže Ziad Al Halabi, direktor Centralne radionice Rajlovac.

Iako je procijenjena vrijednost nedostajućih dijelova i materijala iznosila doslovce nekoliko desetina hiljada maraka (ca 50. 000 KM), prvenstveno zbog nedostatka sluha stare Uprave,

a potom krize i recesije koja je zadesila kompaniju, navedeni EMV je čekao na završetak radova više od četiri godine. Povremeno je dolazilo u pitanje i to da li će ovaj EMV ikada više voziti prugama BiH.

-Uspostavljanjem nove Uprave i izvršenim smjenama, kroz konsolidaciju kompanije stiču se uslovi za nabavku nedostajućih rezervnih dijelova i materijala, odnosno za nastavak radova na EMV 411/415 -116. U posljednja tri mjeseca obezbijedeno je 100% nedostajućih rezervnih dijelova i materijala, te su nastavljani radovi. Užurbanim tempom nastoji se da navedeni EMV bude završen u najkraćem mogućem vremenskom roku - kaže Al Halabi.

Do polovine marta 2011. godine završeno je blizu 90% obima radova definisanih u "Programu glavne opravke" i ostatak se privodi kraju. Zahvaljujući, prije svega, radnicima Radionice za održavanje EMV, novom rukovodstvu Centralne radionice Sarajevo i novoj Upravi kompanije, planirano je da ovaj EMV još ovog proljeća ponovo vozi našim prugama.

Nakon puštanje u saobraćaj, u Centralno radionici ŽFBiH planirano je još ove godine uvrstiti još jedan EMV u Glavnu opravku.

U međuvremenu, priprema se rekonstrukcija i modernizacija Centralne radionice u cilju povećanja obima poslova i supstitucije usluga, a koje se trenutno rade izvan ŽFBiH i BiH. **S.R.**

Rekordan prijevoz

U martu oboren poslijeratni mjesečni rekord!

U martu 2011. godine Željeznice FBiH oborile su poslijeratni mjesečni rekord u prevozu robe! U pomenutom periodu, prevezeno je 818.144 tona robe, što je u odnosu na plan, kao i za isti period 2010. godine, povećanje za 9 % . U martu 2011. godine ostvareno je 88.013.338 NTKM, što je za 26% više u odnosu na plan, kao i za isti period prošle godine.

-U prva tri mjeseca 2011. godine, zabilježen je značajan porast prevoza. Razlog povećanja zasniva se na povećanim potrebama najvećih korisnika naših usluga. Željeznice FBiH uspijevaju te obaveze realizovati uprkos remontu „južne pruge“ i zatvoru koji na relaciji Jablanica-Čapljina traje 10 sati dnevno- kaže Amel Delić, načelnik Službe za izradu i izvršenje reda vožnje ŽFBiH.

U prva tri mjeseca 2011. godine ostvaren je prevoz od 2.185.003 tona što je u odnosu na plan povećanje za 15 %, a za isti period 2010. godine **povećanje za 16 %**.

U istom periodu u 2011. godine je izvršeno 240.162.341 NTKM što je u odnosu na plan kao i za isti period 2010. godine **povećanje za 30 %**. **F.M.**

Prijevoz za period I-III 2011. godine

Period	2011	2010	plan 2011	2011/2010	2011/plan
Januar	689.194	539.785	545.844	128%	126%
Februar	677.665	586.619	594.121	116%	114%
Mart	818.144	749.839	752.001	109%	109%
SUMA I-III	2.185.003	1.876.243	1.891.966	116%	115%

NTKM za period I-III 2011. godine

Period	2011	2010	plan 2011	2011/2010	2011/plan
Januar	80.288.077	62.393.527	62.662.148	129%	128%
Februar	71.860.926	53.169.937	52.618.522	135%	137%
Mart	88.013.338	69.672.292	69.683.551	126%	126%
SUMA I-III	240.162.341	185.235.756	184.964.221	130%	130%

Što oči vide, to ruke naprave

Naši majstori nagrađeni su za izradu makete parne lokomotive „Bosna“. Činjenica da su napravili nešto lijepo što bi trebalo trajati decenijama, daleko je veća satisfakcija našim željezničarima od bilo kakve novčane nagrade



Željko Vukadin



Muradif Lepić



Muradif Lepić, zavarivač u Centralnoj radionici Rajlovac i Željko Vukadin, bravar na održavanju i ugradnji oplata ležišta farova i brava, nagrađeni su Odlukom Predsjednika Uprave-Generalnog direktora od 10.02.2011. godine novčanom nagradom u iznosu od po 30% od osnovne plaće, za izradu makete parne lokomotive „Bosna“.

Maketa lokomotive koja je polovinom septembra 2010. godine postavljena u atriju Generalne direkcije ŽFBiH, ne prestaje privlačiti pažnju kako posjetilaca, tako i zaposlenika koji su godinama na tom istom mjestu gledali siv i zapušten prostor, često zatrpan otpadom. Upravo zbog toga, činjenica da su napravili nešto lijepo što bi trebalo trajati decenijama, daleko je veća satisfakcija našim željezničarima od bilo kakve novčane nagrade.

Materijal sa otpada

- Lijepo je to što je generalni direktor imao sluha za ovo što smo uradili, ali ništa se ne može mjeriti sa zadovoljstvom u duši. Kad je duša zadovoljna, sve ostalo je sporedno- kaže Muradif Lepić. – Mnoge kolege iz Direkcije kažu da su se plašili da će taj prostor jednog dana biti zakrčen smećem. Srećom, na tom mjestu sad je ova maketa okružena saksijama sa zelenilom.

Prema Lepićevim riječima, ideju za izradu makete ove lokomotive dao je izvršni direktor željezničkog operatora Nijaz Puzić. Tokom šetnje u krugu Centralne radionice Rajlovac direktor Puzić je ugledao parnu lokomotivu Bosna koja tamo godinama stoji i predložio da se izradi njena maketa umanjenih proporcija i postavi u atrijumu Generalne direkcije.

U maniru starih majstora

- A što oči vide, to ruke naprave. Doduše, nabrzali su nas sa njenom izradom. Rekli su nam da taj posao trebamo završiti za nekih dvadesetak dana, a materijala nigdje. Onda smo Željko i ja krenuli po otpadu i počeli skupljati ono što nam može koristiti. Od dva bureta napravili smo cijev, točkove od starih valtera, solunar od lima... Sve smo napravili na vrijeme i kad smo došli da montiramo maketu, vidjeli smo da oni što su trebali napraviti postolje, uopšte nisu završili svoj posao- kaže Lepić.

Bez Željka Vukadina, posao oko izrade makete parne lokomotive „Bosna“ ne bi bio tako dobro i tako brzo urađen. Međutim, ovaj perfekcionista po prirodi i nediplomirani pogonski inženjer koji 15 godina radi na mjestu bravara, nije u potpunosti zadovoljan urađenim poslom.

- Nedostaje tu još nekih detalja. Trebalo je da maketa ima još cijevi, još klipova... Požurili smo da

ispoštujemo užasno kratak rok koji su nam zadali i kad smo došli da postavimo maketu... vidjeli smo da je nemamo na šta postaviti. Danima smo još čekali da se uradi postolje i zbog toga mi je zaista bilo krivo. Toliko su nas nabrzali, a da ne govorim o tome da materijala uopšte nismo imali i da smo se Muradif i ja snalazili po otpadima. Maketa je mogla i trebala još bolje izgledati da su i nama dali malo više vremena- kaže Vukadin.

Nacrtate za izradu makete parne lokomotive „Bosna“, Vukadin je uradio u maniru starih majstora. Reklo bi se, na školski način, ali starinski. Metar, blok i olovka i pravi skicu na licu mjesta. Mnogo mu je koristilo ono što je nekad davno naučio u školi Primijenjenih umjetnosti u Sarajevu, koju je napustio nakon završene prve godine da bi upisao i završio Željezničku industrijsku školu, smjer bravar. Spretnost, osjećaj za proporciju i oblikovanje materijala stekao je izrađujući i slike u drvetu i slike od slame...

Baš kao što su rame radili na izradi makete parne lokomotive „Bosna“ i Muradif i Željko se slažu da bi se trebalo dogovoriti o načinu njenog održavanja, da je ne nagriže zub vremena. Također, bilo bi lijepo da se uz maketu postavi ploča na kojoj bi pisalo da su dva prijatelja i dvojica kolega, Muradif i Željko, izradili ovu maketu u septembru 2010. godine, jer uvijek je bilo i uvijek će biti onih koji će pitati čije su ruke to napravile. **S.R.**