СИГНАЛ

www.szs-railsyn.org

ЛИСТ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • ГОДИНА XXI • ЈУН 2019 • БРОЈ 216

стр. 4 ЈСО СП- РСИ 2019. НА ЗЛАТИБОРУ

стр. 5 „ПРВО ШИНА, ПА МАШИНА"

стр. 11 НАПОКОН ПРАВИ ПОТЕЗ

РЕЧ УРЕДНИКА

ЗА ДОСЛЕДНУ ПРИМЕНУ КОЛЕКТИВНИХ УГОВОРА

Прошло је годину дана од ступања на снагу Колективних уговора за сва четири Акционарска друштва у железничком сектору, тако да може да се анализира ефикасност њихове примене, препознају проблеми и дају сугестије за њихово решавање. Самим колективним уговорима предвиђена је обавеза да учесници у закључивању колективних уговора образују Заједничку комисију за праћење примене одредаба колективних уговора, тако да су репрезентативни синдикати у претходном периоду инсистирали на образовање ових комисија, како би се све евентуалне недоумице и специфични проблеми у примени успешно решавали. Највише проблема уочено је око обрачуна и исплате зараде категоријама запослених којима се зарада допуњује до законом загарантоване минималне зараде, тако да су у току активности на решавању овог проблема. Овом приликом апелујемо на све запослене да пријављују све уочене недостатке и неправилности у примени појединих одредаба колективних уговора, како би могли преко Заједничких комисија да иницирамо њихово отклањање и решавање у интересу запослених, као и да покрећемо иницијативу за њихову измену или допуну.

Процес реструктурирања српских железница ушао је у завршну фазу, о чему су представници репрезентативних синдиката разговарали са потпредседницом Владе Републике Србије и министарком Министарства за грађевинарство, саобраћај и инфраструктуру Зораном Михајловић. Том приликом је констатовано да је неопходно наставити са реформом железничког сектора и његовом интеграцијом у јединствен саобраћајни систем Европске уније, а следећи корак је израда Плана развоја железничког саобраћаја у Републици Србији, што ће бити задатак Радне групе у чијем раду ће учествовати и представници репрезентативних синдиката.

У току самих преговора за закључивање колективних уговора, репрезентативни синдикати су покренули питање другачијег начина утврђивања цене рада, који би био у складу са минималном ценом рада по радном часу коју својом одлуком за сваку годину утврђује Влада Републике Србије. Да би ова идеја могла да се реализује, неопходно је извршити измене Прилога 1 колективних уговора који дефинише коефицијенте радних места. У наредном периоду, репрезентативни синдикати ће инсистирати да са ресорним нинистарством и послодавцима отпочну разговори на ову тему.

У претходном периоду Синдикат железничара Србије је на плану међународне сарадње имао веома живу активност кроз учешће на конференцијама, семинарима и радионицама, у организацији Европске федерације транспортних радника (ЕТФ), Фондације Фридрих Еберт и других међународних институција и организација које се баве унапређењем рада и деловања синдиката у железничком сектору и даљем развоју социјалног дијалога између синдиката, послодаваца и Владе. Циљ ових активности је пре свега размена искустава у синдикалном деловању у земљама Европске Уније и Југоисточне Европе, јачање међусобне сарадње и партнерства и успешно савладавање свих препрека и проблема које собом носи процес реструктурирања и реформе железнице.

Синдикат железничара Србије ће 3. јуна обележити крсну славу „Свети цар Константин и царица Јелена“, тако да овом приликом свим члановима СЖС желимо срећну славу, уз жељу да је обележимо у традиционалном хришћанском духу, у нади да ће период који је пред нама бити мирнији, да ће донети више синдикалних активности и бољи животни стандард.

Драган Ранђеловић

УСВОЈЕН ФИНАНСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ ЗА 2018. И ФИНАНСИЈСКИ ПЛАН ЗА 2019.

На седници Главног одбора Синдиката железничара „Инфраструктура железнице Србије“ одржаној 21. фебруара, усвојен је Финансијски извештај за 2018. годину и Финансијски план за 2019. годину.

Председник СЖИЖС Јасминко Пијетловић информисао је чланове Главног одбора о активностима између две седнице, базирајући се на потписан Анекс Колективног Уговора о промени цене радног сата која је са 66,46 повећана на 70,15 динара. Обрачун зарада и синдикалних чланарина вршиће се преко САП – а, због чега ће у почетку бити кашњења са уплатом чланарина синдикалним организацијама, с обзиром да ће укупна уплата бити вршена на текући рачун ЈСО.

Синдикат железничара „Инфраструктура железнице Србије“ у 2018. години, својим члановима поделио је укупно 3126 позајмица, и то:

ЈСО СП =1130; ЈСО ЗОП = 854; ЈСО СТП = 602; ЈСО УП-ЗС = 163 и ЈСО ТКС = 377, што укупно износи 62.520.000,00 динара.

Преко 100 чланова упућено је на превенцију радне инвалидности и рекреативни одмор. Сви ЈСО – и у СЖИЖС су беспрекорно спровели Семинаре из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду и заштити животне средине и екологије у којима је учествовало преко 350 чланова.

Општи утисак је да је Синдикат железничара „Инфраструктура железнице Србије“ активно учествовао у свим дешавањима, како у Синдикату железничара Србије, тако и у Инфраструктури железнице Србије, што ће бити циљ у наредном периоду, уз још већу активност.

На седници су донете и одлуке које ће усмерити рад Извршног одбора СЖИЖС ЈСО и СЖИЖС.

П. Ј.

РСИ 2019. НА ЗЛАТИБОРУ

Седница Главног одбора Јединствене синдикалне организације саобраћајних послова одржана је 05. марта. Председник ЈСО СП Јасминко Пијетловић упознао ГО са актуелним дешавањима у Синдикату железничара „Инфраструктура железнице Србије“ и „Инфраструктура железнице Србије“а.д.

На седници је донета Одлука да се Семинар из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду и заштити животне средине и екологије и XXXIII радничко спортске игре ЈСО СП одрже на Златибору, у периоду од 18. - 21. јуна.

Донета је и одлука да се превенција радне инвалидности и рекреативни одмор чланова ЈСО СП организује у следећим дестинацијама: Шушањ, Златибор и Сокобања, у периоду јун-септембар (процентуално, на 14 чланова један ваучер у трајању од 7 дана).

После одржане седнице до данас, било је доста активности како у ЈСО СП, тако и у Синдикалним организацијама, где је чланство преко председника СО редовно обавештавано. Морам напоменути да је одржан састанак репрезентативних синдиката железничара Србије са потпредседницом Владе РС и министарком грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зораном Михајловић, где је усаглашено да свим запосленима који су добијали зараду испод минималне зараде (којима је зарада доплаћивана до минималне зараде) минимална зарада буде основна зарада и да се разлика из претходног периода рефундира. То се спровело у дело и обрачун се врши како је договорено.

Сматрам да се СЖИЖС мора још више и

агресивније активирати у синдикалном раду као ЈСО- ви и СО у циљу бољих услова рада и већих зарада.

На састанку пословодства „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. на челу са вд генералним директором Мирољубом Јефтићем, представницом министарства грађевинарства и инфраструктуре Мишелом Николић, договорено је да се оформи комисија за израду Методологије за израду коефицијената Прилога I Колективног уговора.

ЈСО СП никада није давао лажна обећања, нити лажне информације, већ је увек, реално, путем листа СИЖЕ, писменим обавештењима и преко председника СО своје чланове обавештавао о актуелностима у предузећу и настојао да побољша радне услове, зараде и правни статус сваког члана и сматрам да има стабилно чланство, без обзира што неки покушавају лажним обећањима да повећају чланство у својим редовима.

Јасминко Пијетловић

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА „ИНФРАСТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“
ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ

„ПРВО ШИНА, ПА МАШИНА"

Почетком 2019. године дошло је до промене председника ЈСО ГД СЖС-а. Уместо Драгослава Антића (отишао у пензију) изабран је Бранко Филиповић. Много посла, мало радника

Сиже: Какво је ваше тренутно виђење ситуације у којој се налази грађевинска делатност?

Грађевинска делатност је, одласком радника у последње три године, много изгубила, можда и највише од свих служби. Обим послова се није смањио, већ се, напротив, енормно повећао.

Пошто се радови на ремонту пруга изводе скоро у свим деловима Србије, увек је недостатак радника, па радници из својих радних јединица морају да одлазе, као испомоћ, у друге радне јединице. Послодавац је за време извођења тих радова обезбедио смештај и исхрану. Дневнице следују по колективном уговору, плаћени су и прековремени сати (највише 32h). Али, увек се дешава да се оствари много више од дозвољених сати за прековремени рад који не могу да се плате, нити законски могу да се пренесу у други месец. Радници грађевинске делатности увек дају свој максимум, а понекад и више од тога. Иако сви најтежи послови падају на терет грађевинске делатности требало би да се зна изрека „прво шина па машина“. Мишљења смо да послодавац нема исти третман према нашој служби, као према осталима.

Наредни задаци СЖС ГД биће базирани на побољшање члана 67. Колективног уговора за Инфраструктуру железнице Србије, по коме радницима припада 2 одсто увећања личнога доходка (као и радницима ЕТД), што је по нашем мишљењу занемарљиво, пошто су коефицијенти тих радника мали, па самим тим се и не примећује неко повећање. Такође, и надокнада радницима који по позиву долазе, а немају обавезну присутност. Ми знамо да због стручне спреме наши радници не могу добити веће коефицијенте, али се зато мора наћи начин да се другим увећањима као што је члан 67. и слични, њима увећа лични доходак.

За поједина радна места, у оквиру делатности, коефицијенти су доста мањи, ако их упоредимо са другим службама где запослени са истом стручном спремом, а можда и са мањом одговорношћу, имају веће коефицијенте. Ми смо већ упутили допис в.д. директору Инфраструктуре железнице Србије, везано за поједине нелогичности које смо уочили и надамо се да ћемо у наредном периоду и лично моћи да изнесемо наше виђење тренутне ситуације и проблеме са којима се сусрећу радници грађевинске делатности.

Као председник, не желим да заступам само интересе радника који су чланови СЖС ГД, већ ми је интерес да сви запослени у делатности имају бољи статус, а самим тим и веће приходе. Где год сам за ово кратко време успео да одем да обиђем, како чланове СЖС тако и остале раднике, сви кажу да је велики проблем мањак пружних радника и да они уз велике напоре успевају да изврше све радове. Сматрају да нису адекватно плаћени (са чим се морам сложити) и СЖС ГД мора наћи начин да код послодавца издејствује бољи третман за запослене у грађевинској делатности.

Синдикат никада не може бити задовољан са оним што добије од послодавца, увек морамо тежити нечем већем и борити се за већа права наших чланова, као и што послодавац од радника увек тражи да раде више.

Послодавцу морамо показати да смо равноправни партнери и да не могу мислити да би требало да будемо захвални зато што радимо, јер смо већ безброј пута показали да максимално доприносимо безбедности саобраћаја, као и угледу железнице.

Ови путем свим члановима СЖС, у свим предузећима, честитам Славу.

Бранко Филиповић

ЗАКЉУЧЦИ СА СЕДНИЦА ГЛАВНОГ ОДБОРА

Без Програма за добровољни одлазак из фирме уз стимулативне отпремнине у 2019. години, у „Србија возу“. Усвојен Финансијски извештај за 2018. годину. Усвојен Финансијски план за 2019. годину. Донешена одлука о организовању превенције и рекреативног одмора. Донешена одлука о организацији Семинара из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду, заштити животне средине и екологије“ и других радничко-спортских игара

Главни одбор Синдиката железничара „Србија Воз“, одржао је 23.маја 2019. године своју седму седницу на којој је разматрана актуелна ситуација у Друштву за железнички превоз путника „Србија Воз“ а.д. и Синдикату железничара „Србија Воз“.

Дејан Миловановић, председник Синдиката железничара „Србија Воз“ је истакао да тренутно нема неких значајнијих дешавања у Друштву за железнички превоз путника „Србија Воз“, оно што највише тренутно интересује чланове нашег синдиката на терену је, да ли ће ове године бити Програма за добровољни одлазак из фирме уз стимулативне отпремнине. Требало би у вези са тим истаћи да по нашим сазнањима, али и на основу Програма пословања за 2019. годину, који је усвојен од стране Скупштине „Србија воза“ није предвиђено издвајање средстава за ову намену у 2019. години., па из тога треба извући закључак да програма, највероватније, неће бити.

Дејан Ђорђицовић је рекао да има примедбу на обрачун зарада, јер јануарска плата није добро обрачуната, с обзиром да је загарантовани лични доходак од 1. јануара 27.000,00 динара. Пошто су већ најављене тужбе радника, требало би што хитније реаговати.

Драган Љубић је рекао да је вероватно грешка обрачунске службе, јер основна зарада прошле године као и у јануару ове године је иста, а знамо да је минимална цена рада повећана од 1. јануара 2019. године на 155,00 динара.

Дејан Миловановић, је нагласио да ће вероватно већ до краја недеље знати појединости, и да нико неће бити оштећен. Основна зарада запослених не сме да буде мања од минималне зараде, која је загарантована, и која се мења у зависности од броја часова рада у месецу. Уколико је грешка рачуноводства, тражићемо да се запосленима код којих се утврди да су приликом обрачуна зараде оштећени, одмах изврши корекција зараде.

Главни одбор Синдиката железничара „Србија Воз“ је на предлог председника Надзорног одбора, Драгољуба Остојића, једногласно усвојио Финансијски извештај за 2018. годину. Остојић је у свом излагању члановима Главног одбора истакао да је Надзорни одбор 20.марта 2019. године прегледао сав материјал везан за финансије и констатовао да није било никаквих неправилност, сви рачуни су покривени одлукама, па је констатовано да није било ненаменског трошења новца, што се усталом види и из табела које је сачинио овлашћени књиговођа.

У вези са Финансијским планом детаљно излагање је имао заменик председника Синдиката железничара „Србија Воз“, Слободан Максимовић. Он је између осталог истакао да је Финансијски план за 2019. годину направљен на основу наших активности које смо планирали да спрове-

демо у 2019. години. Додао је да ту нема ничег новог, да је план направљен на основу реалних финансијских процена, то јест на основу очекиваног прихода од чланарине. Рекао је да се у материјалу који су присутни добили, а који је направљен табеларно, види колико је потрошено прошле године, а колико је планирано за ову годину.
У исцрпном излагању сваке ставке појединачно, он је нагласио да је покушано да се негде, где је то могуће, смањи расход, а да то не утиче на рад синдиката. Након његовог излагања Финансијски план за 2019. годину је једноглано усвојен.

Главни одбор СЖ „Србија Воз“ донео је Одлуку о организовању превенције и рекреативног одмора у 2019. години, и овластио Комисију за превенцију радне инвалидности и рекреативни одмор да прикупи и размотри понуде, а Извршни одбор да након предлога комисије склопи уговор са даваоцима услуга.

Главни одбор СЖ „Србија Воз“ једногласно је донео Одлуку о организацији Семинара из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду, заштити животне средине и екологије и других радничко спортских игара Синдиката железничара „Србија Воз“ и овластио Извршни одбор да у сарадњи са Комисијом за превенцију радне инвалидности и рекреативни одмор прикупи и размотри понуде, и донесе одлуку о дестинацији и термину одржавања поменутог семинара и спортских игара.

На крају седнице Дејан Миловановић је рекао да треба истаћи да смо преласком прегледача кола и маневриста у Друштво за железнички превоз путника „Србија Воз“ а.д. успели да неке од њих учланимо у Синдикат железничара „Србија Воз“, тако да смо увећали чланство. Поједини синдикати праве савезе како би имали збирно више чланова, али појединачно наш синдикат је и даље у „Србија Возу“ најбројнији.

Бранка Петровић

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА „СРБИЈА ВОЗ“

РЕКРЕАЦИЈА, СЕМИНАР И СПОРТСКЕ ИГРЕ

Извршни одбор Синдиката железничара „Србија Воз“ и Комисија за превенцију радне инвалидности и рекреативни одмор одржали су 23.05.2019. године заједнички састанак на коме су на основу Одлуке Главног одбора Синдиката железничара „Србија Воз“ донели одлуку о организовању превенције и рекреативног одмора у 2019. години, на Златибору, у Сокобањи и у Шушњу (Црна Гора). Подела ваучера вршиће се као и прошле године по ЈСО-има, процентуално на основу броја чланова у ЈСО. Синдикат железничара „Србија Воз“ је са свим даваоцима услуга договорио могућност да објекте могу користити и чланови породице запосленог који добије ваучер, под истим условима и по истој цени, уз предходну најаву и договор са даваоцем услуга.
Такође, донешена је и одлука о организацији Семинара из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду, заштита животне средине и екологије“ и других радничко спортских игара Синдиката железничара „Србија Воз“ у периоду од 04. до 07. септембра у Кладову.

Б.П.

СЛАВА
СВЕТИ ЦАР
И ЦАРИЦ

Ресторан „Дом

А СЖС
КОНСТАНТИН
А ЈЕЛЕНА

Војске" Београд

УТАБАНИМ СТАЗАМА

Одбор и Председништво ЈСО разматрали су могућности за организовање превенције радне инвалидности и спортске игре чланова синдиката.

Донета је одлука да се закључе уговори за рекреативни одмор на Златибору и на мору, у складу са финансијским средствима којима располаже ЈСО. Расподела ваучера биће извршена у односу на број чланова појединих синдикалних организација.

Такође је закључено да је највећа заинтересованост за спортске игре на мору, у погледу садржаја и цене аранжмана. Сходно томе, донета је одлука да се закључи уговор, прецизирају детаљи и одреди термин одржавања почетком септембра.

Душан Василић

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА „СРБИЈА КАРГО“

ЗАЈЕДНО У КЛАДОВУ
С.Ж. „СРБИЈА КАРГО“ И С.Ж. „СРБИЈА ВОЗ“!

Четири дестинације за превенцију и рекреацију. РСИ 2019. у Кладову

На састанку Комисије за превенцију радне инвалидности и рекреативно одмор, уз сагласност Главног одбора СЖСК, донета је одлука о организовању превенције и рекреације за 2019. годину, на четири дестинације:
1. „Ања-турс“, вила Мина, Златибор
2. Апартмани „Исаковић“, Сокобања
3. „Специјална болница за рехабилитацију“, Ивањица
4. „Таластурс“, Шушањ (преко агенције „Хит-турс“ Трстеник)

Одлучено је да се прихвате понуде туристичких агенција са којима постоји дугогодишња, изузетно добра сарадња, а новина је понуда из Ивањице.
Такође, Главни одбор СЖСК је донео Одлуку да се Семинар из области безбедности железничког саобраћаја, безбедности и здравља на раду, заштита животне средине и екологије, као и РСИ организују у Кладову од 04.- 07. септембра, заједно са члановима Синдиката железничара „Србија воз“.

В.А.

ДА МАЛО ИЗОШТРИМО

НАПОКОН ПРАВИ ПОТЕЗ

Идеју за ово моје писаније добио сам прочитавши обавештење послато директорима, менаџерима, синдикатима..., а односи се на мишљење надлежних министарстава за запослене који имају „зараду мању од минималне зараде прописане законом за 2019. годину“.

Наиме, у прошлом броју листа „СИЖЕ“, писао сам о говоркању међу радницима о горе поменутој теми и могућим тужбама. Истина да је ово само један део тих прича, мада ће ово вероватно добити некакву другачију димензију на железници, по питању права запослених.

У наставку обавештења каже се да ће истовремено бити „ обрачуната и исплаћена разлика по основу минималне зараде за јануар, фебруар и март 2019. године“. Такође још пише да ће се урадити „анализа исплаћених зарада за претходне три године и ако се утврде неправилности у обрачуну зарада, исплатиће се разлика зараде“.

Допис који сам навео у најзначајнијим деловима је потпуно јасан и децидан.
Није ми познато ко је иницијатор напред поменутог обавештења, односно идеје за разрешење незаконитог обрачуна зарада. Било је и до сад неких добрих идеја од запослених, представника синдиката и других који су желели добро запосленима и железници, али то једноставно није пролазило из разних разлога.

У сваком случају, требало би похвалити овакав потез који ће исправити неправду према свим запосленим који су имали зараду мању од минималне зараде. Такође, на овај начин ће се избећи многи судски спорови које би запослени сигурно добили. На крају, оно што је врло битно у целој овој причи, велике ушеде у финансијском смислу због великих износа камата по тужбеним захтевима и трошкова судских процеса. О томе очито нико до сад није водио рачуна.

Међутим, поред похвале коју сам изнео, овде се мора оправдано поставити и питање одговорности оних који су до сад незаконито вршили исплату зарада и ускраћивање права запослених по неком другом основу, који су на суду добили спорове и „предузећа завили у црно“. Има ли ту нечије одговорности?

Исплатом новчаних износа за све запослене који су имали зараду мању од минималне, покреће се и једно друго питање, које задире у коефицијенте радних места свих осталих запослених, а тиме и зарада.

Узмимо само један прост пример: ако је минимална зарада око 27 хиљада динара на бази цене једног сата од 155,3 динара за најједоставнији посао колика треба да буде зарада осталих запослених по овом основу?
На једној страни имамо похвале и признање за решавање незаконите исплате зарада, а на другој страни нарушен систем унутрашње расподеле, односно коефицијената запослених.
А, то је рударски посао. СРЕЋНО!

Душан Василић

„ШИНСКИ ЦЕПЕЛИН"

Припремила: Вера Арсенијевић
Извор: Телеграф

"Шиненцепелин", код нас тридесетих година познат и као „шински цепелин", током своје историјске вожње 26. јуна 1931. на релацији Берлин—Хамбург, када је развио брзину од 230,2 km на час и поставио рекорд оборен тек скоро 30 година касније.
Шински цепелин - или „цепелин на шинама", како га је „Политика" крстила маја 1931. године - био је експериментални воз који је подсећао на ваздушни цепелин. Дизајниран је 1929. од стране немачког инжењера Франца Крукенберга, а саграђен наредне године за потребе Немачке државне железнице.

Настао последњих година Вајмарске републике, дизајниран је у стилу баухауса, а саграђен од алуминијума са циљем да му се смањи тежина (само 20,3 тоне). Био је дугачак 25,85m, а висок 2,8m, са међуосовинским растојањем од 19,6m. Прототип је имао уграђена два авионска бензинска мотора која је произвео „BMV", те потисни пропелер на стражњем делу који га је покретао, развијен по узору на „аеровагон" Валеријана Ивановича Абаковског, деценију раније.

Могао је развити брзину од 230,2 km/h, што је постигао возећи пробно на линији Берлин-Хамбург, на делу пруге између Карштета и Перлеберга, чиме је био постављен светски железнички рекорд који неће бити оборен све до 1954. године. Заправо, шински цепелин и даље држи рекорд што се тиче „бензинских" возова.

1932. Крукенберг је почео да ради на новом прототипу који је довршио крајем те године и који је имао озбиљна унапређења. Тестиран је почетком 1933. (у време када се на власт дошао Адолф Хитлер) и том приликом развио брзину од 180 km/h.
Међутим, постојало је много проблема са „Шиненцепелином". За почетак, постојала је опасност од коришћења отвореног пропелера на препуним и тесним железничким станицама (премда су Немци одувек имали развијен овај вид саобраћаја, то не значи да је инфраструктура свуда била на нивоу великих градова), као и опасност од коришћења овог ултрабрзог воза на старим шинама.

Трећи проблем, због пропелера позади било је врло тешко, ако не и немогуће, накачити додатне вагоне на локомотиву и образовати композицију. Проблем је имао и са успоном на стрмим деоницама, због чега му је у таквим ситуацијама био потребан додатни извор пропулзије.

Напокон, Крукенбергово предузеће морало је битку да бије и са Немачком државном железницом која је развијала свој сопствени брзи воз на дизел-електрични погон. У питању је био „DRG Class SVT 877", прозван „Летећим Хамбургером", који је постао први немачки воз тог типа захваљујући којем су имали најбржу железницу на целом свету, током тридесетих година (ушао је употребу већ 1933.).
Крукенберг је 1934. последњи пут покушао да развије прототип којим би отклонио барем неке недостатке (сада са „Мајбаховим" мотором), али га је исте године продао Немачкој државној железници за 10.000 рајхсмарака.
Пет година касније, „Шиненцепелин" је размонтиран, јер је материјал био потребан Вермахту због избијања Другог светског рата.

Тако се прогноза из „Политике", написана

„Шиненцепелин“ на железничкој станици „Берлин-Шпандау“ 21. јуна 1931, после историјске вожње током које је развио брзину од 230,2km/h и поставио рекорд оборен тек скоро 30 година касније, 1958.

16. маја 1931. године, није обистинила: „Цепелин на шинама на главној железничкој станици у Хановеру“, писало је, „Крукенбергов цепелин на шинама, који стручњаци сматрају саобраћајним средством будућности, показан је први пут широј публици. Ова кола су стојала дуже времена на једној прузи хановерске станице.“

У ствари, кад мало боље размислимо, „Политика“ је заправо била у праву. Не ради се овде конкретно о шинском цепелину када се говори о саобраћајном средству будућности, већ о одважним и креативним идејама које стреме решавању главног проблема модерног доба: како великом брзином стићи од тачке А до тачке Б, толиком брзином да је не осетимо, најбоље моментално!

КАКВО ОБЕШТЕЋЕЊЕ СЕ МОЖЕ ДОБИТИ У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ВОЗА?

Припремила: Вера Арсенијевић
Извор: „mojnovisad.com“

Истраживање листа „Политика“: У складу са европском директивом, сваки минут кашњења воза у државама ЕУ велики је трошак за железничка предузећа

Како преноси „Политика“, немачка железница „Дојче бан“ прошле године платила је 53,6 милиона евра обештећења путницима. Око 10 возова дневно је отказивано, а током читаве године 3.500 возова није кренуло с полазне станице. Своје право на жалбу искористило је чак 2,7 милиона путника, који су у просеку добили по 20 евра обештећења.

Европска директива прописује да за кашњење до 59 минута следује обештећење од 25 одсто вредности карте, које може у одређеном периоду да се искористи само као попуст при наредној куповини карте. За кашњење од 60 до 119 минута следује новчано обештећење у износу од 25 одсто вредности карте, док за кашњење од два сата и више враћају 50 одсто. Да би новац био рефундиран, потребно је у року од 24 часа електронски попунити формулар.

У Србији пак, током прошле и ове године табак је пресавило само шест грађана због кашњења возова, а четири захтева су решена у корист путника. На име обештећења је исплаћен износ од 10.160 динара, рекли су у Србија возу.

Ако је судити по овоме, рекло би се да нам ни јапанске железнице нису равне и да наши возови уопште не касне.

Наравно, Србија, у којој се возови крећу просечном брзином од 30 километара на час и у којој железничка инфраструктура није

деценијама обнављана, тешко да може да се пореди с развијеним земљама. Према неким раније изнетим информацијама у медијима, чак 80 одсто возова касни и то кашњење на дневном нивоу износи укупно од пет до осам сати. По тој логици, жалбе би требало да буду учесталије. А није да путници код нас немају никаква права. Друго је питање зашто их не користе, пише „Политика“.

У Србија возу кажу да путник, уколико због закашњења воза изгуби везу за наставак путовања или је због недоласка воза и сметње у саобраћају, спречен да продужи путовање, може да захтева од превозника да га превезе до одредишта првим следећим возом, без додатне наплате.

Уколико одустане од путовања, превозник је дужан да му врати новац у пуном износу.

Такође, уколико је због отказивања воза или због изгубљене везе проузроковане кашњењем, путник спречен да настави планирано путовање, превозник може да покрије трошкове хотелског смештаја као и разумне трошкове обавештавања оних који чекају путнике – наводе у Србија возу.

Износ плаћене возне карте у унутрашњем саобраћају враћа се у целости, ако је била кривица железнице као и ако се захтев поднесе истог дана кад је возна карта и купљена. Захтев за повраћај новца на основу оверене оригиналне возне карте издате за међународни путнички саобраћај решава превозник који је издао возну карту или превозник за коју је возна карта (исправа) издата.

За потпуно неискоришћену међународну возну карту која је издата на територији „Србија воз“а.д, путник свој захтев за повраћај новца може поднети на путничкој благајни или агенцији која је издала возну карту у текућем месецу, а пре почетка рока важења. Износ возне цене враћа се у целости, ако је кривица железнице и уколико се захтев поднесе истог дана када је карта купљена на благајни која је издала међународну возну карту – наводе у Србија возу.

У овом предузећу новинарима „Политике“ нису одговорили колико обештећење за кашњење следи када је карта искоришћена у међународном саобраћају. Нелогично би било да неко ко из Београда стигне у Бар или Будимпешту са закашњењем од неколико сати, истог дана затражи повраћај новца на београдској благајни која му је издала карту.

СИЖЕ • Лист синдиката железничара Србије • Оснивач и издавач: Синдикат железничара Србије
Главни и одговорни уредник: Драган Ранђеловић • **Адреса:** 11000 Београд, Немањина 6
Тел/факс: 011/36-18-354 • www.szs-railsyn.org • **E-mail:** ztp_szs@szs-railsyn.org;
Техничка припрема: SAVPO • **Извршни издавач:** SAVPO, Стара Пазова • **Штампа:** SAVPO, Стара Пазова •
CIP - Каталогизација у публикацији Народне библиотеке Србије,
Београд 331.105.44(497.11) • ISSN 1451-7035 • COBISS.SR.ID 135437063

ЧЕФОРИЗМИ

Чедомир Ј. Митић

- НАРОД! Како то стрпљиво звучи!
- У нашој фирми непотизму неме места. Ако мени не верујете, питајте мог стрица, течу или моју тетку.
- Знам човека: Нон стоп прича, уста не затвара – али ништа не каже.
- Ми нисмо, уопште, информисани – али, све знамо.
- Данас се много боље живи – у свету.
- Данас, код нас влада демократија. Сада све може да се каже слободно. Па, ти слободно кажи, ако смеш.
- Некада: Иде Миле лајковачком пругом. Данас: Одлази Миле лајковачком пругом – у пензију, пошто је прихватио социјални програм.
- Чувени Сократ је својевремени изјавио: „Ја знам да ништа не знам“. И ми знамо да ништа не знамо или не желимо то да признамо.
- Док народ чека обећани бољи живот, многи одавно у њему уживају.
- То што нас данас свет не разуме, могу да скапирам,али што се ми међусобно не разумемо, то ми није јасно.
- Објавили би ми рат корупцији, али не знамо од кога да кренемо.
- Касно смо се сетили да је требало много раније да се сетимо.
- Постигли смо завидне резултате - на пољу продаје магле.
- Неки политичари и кад лажу - убеђени су да говоре истину.
- Многима је данас кафана доктор за душу, а некима радно место.

ЗАНИМЉИВОСТИ

Припремио: Владимир Радојевић

РЕКЛИ СУ О ТАШТИНИ

♦ На стаблу сујете цветају инфаркти.
Душан Радовић, српски писац

♦ Рећи да је човек сујетан, углавном, значи да је он задовољан утиском који оставља на самога себе.
Макс Бер, немачки социјалиста

♦ Постоји она нарочита сујета по којој млади људи воле да своју судбину виде у далеким земљама и на необичним путевима.
Иво Андрић, српски писац и дипломата

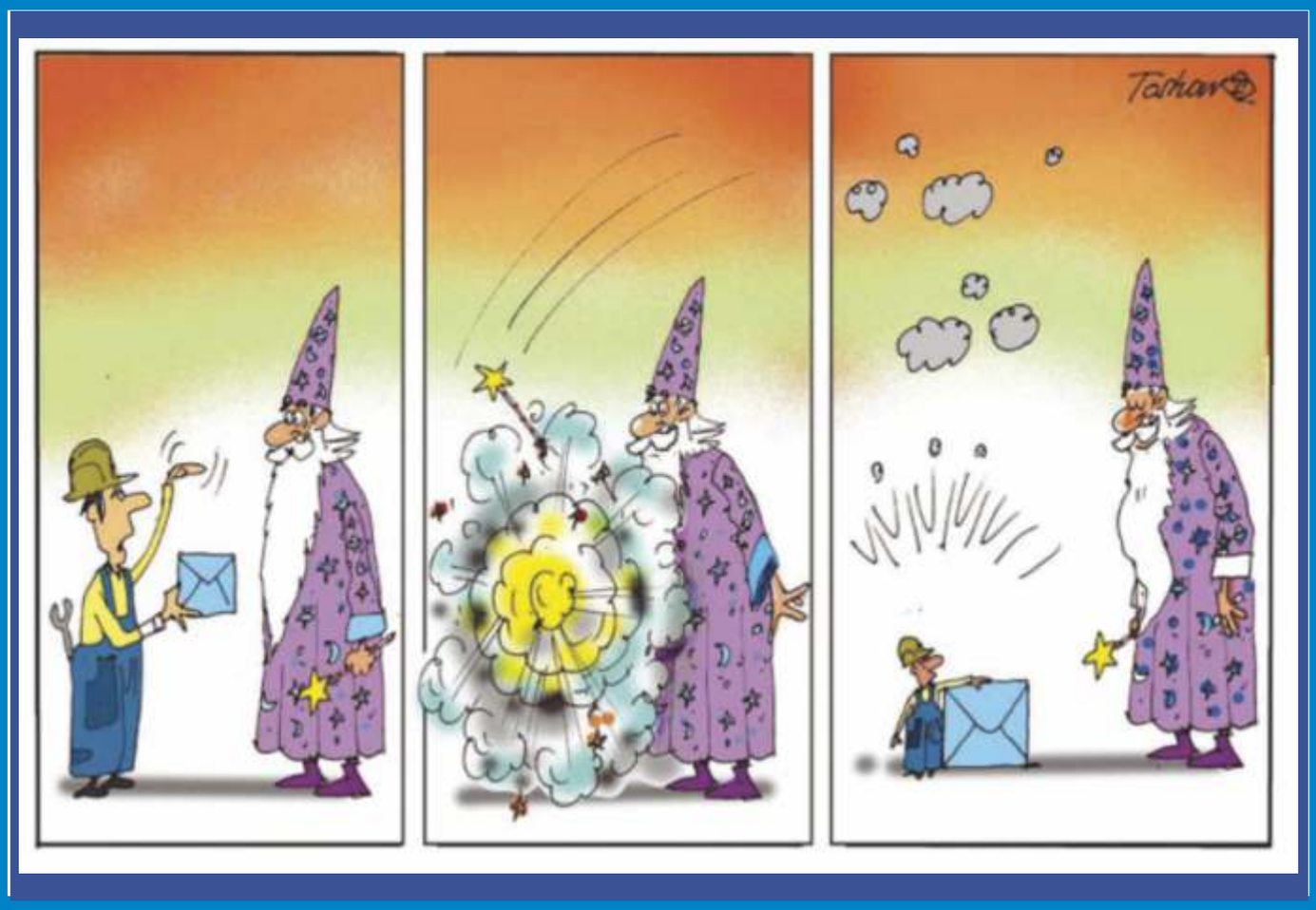
♦ Мртви мало хају за погребне свечаности које годе само таштини живих.
Еурипид, старогрчки трагичар

♦ Две ствари голицају таштину сваког мушкарца: Врлина сопствене жене и слабост туђих жена.
Милан Беговић, хрватски писац

♦ Особине које стварно имамо не чине нас толико смешним колико оне које глумимо.
Ла Рошфуко, француски филозоф

♦ У глави пијаног човека врти се тек после две или три чашице, али у глави сујетног човека врти се већ после првог ласкања.
Махатма Ганди, индијски државник

♦ Никада не говорити о себи, веома је префињен облик лицемерја.
Фридрих Ниче, немачки филозоф



НОВАЦ ЈЕ БАРОМЕТАР ВРЛИНЕ ЈЕДНОГ ДРУШТВА

Ајн Ранд