

стр. 9

МНОГО НЕДОРЕЧЕНОГ

стр. 3

**ОДРЖАНА X РЕДОВНА СЕДНИЦА
РЕПУБЛИЧКОГ ОДБОРА**

стр. 7

**О ТРАНСФОРМАЦИЈИ
ПРЕДУЗЕЋА И БУДУЋНОСТИ СЖС**

БРОЈ: 1517

БЕОГРАД, 25.10.2011. године

**СЕКРЕТАРУ РАДНЕ ГРУПЕ ЗА ИЗРАДУ ОСНИВАЧКИХ АКТА ЗА ЧЕТИРИ
ЗАВИСНА ДРУШТВА АД „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ БЕОГРАД**

**ПРЕДМЕТ: примедбе на нацрте оснивачких
Актата за четири зависна друштва**

Синдикат железничара Србије даје следеће примедбе:

- 1. За сва четири зависна Друштва јасно дефинисати у оснивачком акту који је то потребан број запослених које Друштва даном регистрације у Регистар привредних субјеката преузимају из Акционарског друштва „Железнице Србије“**
- 2. На који начин ће се предлагати (и ко ће предлагати) чланови Скупштине четири зависна Друштва, на основу ког акта ће Оснивач донети одлуку о одређивању (именовању) чланова Скупштине и који је рок за доношење одлуке након регистрације Друштва у Регистар привредних субјеката.**
- 3. Ко и када именује директоре Друштва (с обзиром да се то чини пре регистрације Друштва у Регистар привредних субјеката). Члан 22. Нацрта је у супротности са чланом 20, јер ако је већ изабран директор Друштва, како онда Скупштина Друштва доноси одлуку о избору и разрешењу Директора Друштва?**
- 4. С обзиром да директори Друштва доnose Правилнике о организацији и систематизацији послова, ко ће и када дати смернице за израду Правилника.**
- 5. Јасно дефинисати вредност основног капитала Друштва - новчани и неновчани део (члан 12.).**

**ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ**

Мирко Лазић

ОДРЖАНА X РЕДОВНА СЕДНИЦА РЕПУБЛИЧКОГ ОДБОРА

- ПРОЦЕС РЕСТРУКТУРИРАЊА У ПРВОМ ПЛАНУ
- ЗАРАДА ЗА ПОСЛЕДЊИ КВАРТАЛ 2011. ГОДИНЕ
- ПРИМЕНА ПОГЛАВЉА X КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА

Десета редовна седница Републичког одбора СЖС, одржана је 06.10.2011. године. Поред чланова Републичког одбора, седници су присуствовали и Предраг Јанковић, заменик генералног директора, Милан Максимовић, директор Дирекције за инфраструктуру, Драган Грујић, директор Дирекције за превоз, Дарко Павловић, помоћник генералног директора за економске послове, Бојан Илкић, помоћник генералног директора за стратегију и развој, Јасминка Маринковић, директор Сектора за људске ресурсе и опште послове и Зоран Сретеновић, директор центра за реструктурирање и сарадњу са МФИ.



У уводном излагању, председник СЖС Мирко Лазић, изнео је актуелне теме којима се СЖС бавио у претходном периоду, са посебним нагласком на процес реструктурирања предузећа (израда оснивачких аката за четири зависна друштва АД „Железнице Србије“), предстојеће потписивање Анекса Колективног уговора за утврђивање цене радног сата за задњи квартал 2011. године и примену Поглавља X Колективног уговора „Услови за рад синдиката“.

Предраг Јанковић, заменик

генералног директора, упознао је чланове Републичког одбора са активностима у оквиру АД „Железнице Србије“. У току је рад подгрупа на изради нацрта оснивачких аката за четири зависна друштва, након чега ће Радна група израдити коначан предлог и доставити га Скупштини на усвајање. Оно што је за запослене најзначајније, поново је истакао Јанковић, да након реструктурирања нико неће остати без посла. У току су и припреме за зимски период, за нови ред вожње, као и за ребаланс буџета који се односи на железницу. У односу на претходну годину, остварени су бољи квантитативни и квалитативни резултати, тако да ће се са тим трендом наставити и наредне године, кроз даље консолидовање предузећа, у чему ће веома значајно место имати и припреме за израду Програма послова за 2012. годину.

У раду, у подгрупама за израду оснивачких аката за четири зависна друштва у оквиру АД „Железнице Србије“, испред Синдиката железничара Србије учествују Драган Ћирић (Друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром), Слободан Максимовић (Друштво за јавни превоз робе у железничком саобраћају и одржавање железничких возних средстава у тој врсти превоза), Маријан Јанковић (Друштво за јавни превоз путника у железничком саобраћају и одржавање железничких возних средстава у тој врсти превоза) и Радомир Радусин (Друштво за управљање имовином АД „Же-



лезнице Србије“). Слободан Максимовић је, испред наших представника, поднео извештај члановима РО о активностима у подгрупама и о примедбама које ће СЖС доставити Радној групи. Основне примедбе односе се на недефинисан „потребан“ број запослених које ће зависна Друштва преузети из АД „Железнице Србије“ даном уписа у Регистар привредних субјеката, на који начин ће се предлагати (и ко ће предлагати) чланови Скупштине зависних друштава, затим, ко и када именује директоре друштава, ко ће и када дати смернице за израду Правилника о организацији и систематизацији послова, с обзиром да директори друштава доносе правилнике и на крају, требало би јасно дефинисати вредност основног капитала друштава – новчани и неновчани део. Очекује се да ће Радна група уважити примедбе СЖС, приликом усвајања коначног предлога текста оснивачких аката за четири зависна друштва.

Дежурна тема готово свих седница РО је примена поглавља X Колективног уговора „услови за рад синдиката“. Мирко Лазић је затражио од послодавца ревизију решења о плаћеним функцијама у синдикатима, с обзиром да је великом броју носилаца

функција и члановима органа у многим синдикатима омогућено да не раде свој посао и да се пуно радно време баве синдикалним активностима, иако на то немају право, по Колективном уговору (члан 124 став 3). Истакнуто је, да је СЖС најдисциплинованији у том погледу и да с правом тражи да се у овој области уведе ред.



У циљу остваривања што успешније сарадње и реализације обостраних интереса, послодавац је кроз поглавље Х Колективног уговора, у складу са члановима 124 и 125, омогућио запосленима-члановима синдиката, да на позив органа синдиката могу да присуствују синдикалним састанцима и учествују у раду синдиката. Пун обим права за обављање синдикалних активности треба да се примењује једнообразно и доследно, у свим организационим деловима АД „Железнице Србије“.

Посебну забуну у овој области унело је „упозорење“ број 26/2011-777 од 12.09.2011. године, које је директор Дирекције за превоз упутио шефовима секција и организационих јединица, којим се практично суспендује доследна примена чланова 124 и 125 Колективног уговора и онемогућава присуство седницама члановима органа синдиката и обављање других синдикалних активности, одбијањем шефова секција и ОЈ да издају запосленима налоге за службена путовања и ослободе их редовног рада. У обраћању члановима РО, поводом наведеног упозорења, директор Дирекције за превоз, Драган Грујић је истакао да је повод за давање упозорења, пре свега, појава великог броја сати

продуженог рада и немогућност организовања посла због великог броја активности ради којих за послени одсуствују са рада и да упозорење, ни на који начин, није имало за циљ да се суспендују синдикална права по Колективном уговору. Кроз даљу дискусију по овом питању, дошло се до заједничког става да је неопходно увести ред и максималну сарадњу синдиката и послодавца у овој области, управо оно на чему Синдикат железничара Србије, као најмногобројнији синдикат, упорно инсистира. На тај начин би се Колективни уговор примењивао доследно у свим организационим деловима АД „Железнице Србије“, јединствено за све синдикате у обиму који им припада према броју чланова, тако да би се избегле све неправилности које су до сада уочене.

Када је цена радног сата у питању, председник СЖС Мирко Лазић, истакао је да је важење потписаног Анекса Колективног уговора истекло 30.09.2011. године и да је већ требало уговорити цену рада за задњи квартал ове године. Неопходно је отпочети активности око реализације тачке 1 став 4 Споразума о прекиду штрајка, везане за топли оброк и регрес, с обзиром да је престао да важи Општи колективни уговор, чијим је Анексом II било суспендовано право на исплату топлог obroка и регреса. Помоћник генералног директора за стратегију и развој, Бојан Илкић, истакао је да је Споразум у овом делу испоштован, јер су Програмом пословања планирана средства за топли оброк и регрес кроз позицију „необезбеђених средстава“, тако да је Влада Републике Србије надлежна за решавање овог питања. Преговори за утврђивање вредности радног часа за задњи квартал нису до сада отпочели, јер се за то нису стекли услови, имајући у виду да још увек нису од стране Владе Ре-

публике Србије објављени параметри, на основу којих ће моћи да се утврђује цена рада, тако да ће се отпочети са преговорима чим буду познати макроекономски показатељи.

Због великог интересовања запослених за добровољан престанак радног односа исплатом стимулативних отпремнина, доста питања је упућено представницима пословодства. Да ли је планиран социјални програм до краја године и под којим условима? У одговору на ова питања, помоћник генералног директора за економске послове, Дарко Павловић, био је категоричан да за сада не постоје услови за евентуални социјални програм, нити су средства за те намене планирана Програмом пословања за ову годину.

На предлог ЈСО СТП, РО је донео одлуку о одржавању Тематске конференције „Колективни уговори у пракси“, с обзиром да нас очекује ново колективно пре-



говарање након оснивања четири зависна друштва у оквиру АД „Железнице Србије“ и предстојећа дилема, да ли правити један колективни уговор за АД „Железнице Србије“, посебне колективне уговоре за свако зависно друштво или применити неку трећу варијанту. С обзиром на значај колективног уговора за запослене, посебно у амбијенту који нас очекује након завршетка процеса реструктурирања, очекује се да Тематска конференција да одговоре на многа питања и створи основу за давање мишљења, сугестија и предлога, како изабрати најбољу опцију, која ће бити прихватљива за све уговорне стране.

П. Спасић

БРОЈ: 1519

БЕОГРАД, 26.10.2011. године

ВЕЋЕ САВАЗА САМОСТАЛНИХ СИНДИКАТА СРБИЈЕ

Председништво Синдиката железничара Србије разматрало је Предлог Платформе о могућем политичком ангажовању Савеза самосталних синдиката Србије и једногласно усвојило следећи закључак:

- Савез самосталних синдиката Србије треба да настави са деловањем у искључиво синдикалним оквирима и да се као највећа синдикална централа уздржи од било каквог политичког деловања које за циљ има оснивање „синдикалне“ политичке партије, подршку у предизборној кампањи некој од политичких странака, или потписивања уговора, споразума и других аката подршке некој од политичких странака.
- Савез самосталних синдиката Србије треба да настави са ангажовањем на остваривању усвојених циљева и синдикалних задатака, а полазећи од статутарних и програмских опредељења XIV Конгреса, како је и наведено у поглављу II Предлога Платформе о могућем политичком ангажовању Савеза самосталних синдиката Србије - „Основна залагања Савеза самосталних синдиката Србије“.

На основу наведеног, за Синдикат железничара Србије је прихватљив предлог Радне групе о могућим правцима деловања Савеза самосталних синдиката Србије, под а) (без последње реченице):

„да се Савез самосталних синдиката Србије не изјашњава унапред о подршци некој од странака, већ да, настављајући унутрашњу реформу, интензивира своје позиционирање улоге у друштву и широј јавности јаче истакне своје основне циљеве и захтеве.“

Заузимањем оваквог става по питању политичког деловања, Савез самосталних синдиката ће остати на линији искључиво синдикалног деловања и борбе за остваривање прокламованих циљева, неоптерећен политичком борбом странака и резултатима избора, чиме би се између осталог сачувала могућност коришћења свих средстава синдикалне борбе у остваривању циљева, без обзира која је политичка опција на власти, а истовремено би се избегле све замке и многобројне опасности које собом носи политичко ангажовање синдиката.

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

Мирко Лазих

ЈСО ЗОВС

ПОДЕЛА ЗОВС У ДВА ДЕЛА

Мора се стати у заштиту носилаца синдикалних функција у синдикалним организацијама и запослених који остварују право на прековремени рад, јер су овакви поступци у супротности са одредбама КУ и Закона о раду

Шеснаестој редовној седници Одбора ЈСО ЗОВС, одржаној 4. октобра, присуствовао је Милорад Вемић, заменик председника СЖС. Седницом је председавао Маријан Јанковић.

Преласком на дневни ред, по првој тачки, известилац је био Зоран Киричић, председник Организационог Одбора Друге тематске конференције и 19. РСИ радника ЗОВС. Киричић је похвалио целокупну организацију, све учеснике и излагаче из Сектора ОВС, на Тематској конференцији, Бориса Спасојевића и Бранислава Николића.

Примедбе Радисава Ђорђевића су се односиле на пријаве такмичарских екипа, а да се затим нису појављивали на такмичењима, тако да је стекао утисак да су колеге из Лапова, Зрењанина, Велике Плане, дошле у бању, на „рекреативно путовање“.

Радован Шкорић је изразио задовољство колега из Зрењанина на изузетно добро организованим играма, почев од смештаја и хране, до завршне

вечери.

О актуелној ситуацији у СЖС и АД „Железнице Србије“, известиоци су били Милорад Вемић и Маријан Јанковић.

Речено је да, у предходном периоду, од јуна месеца, није било неких значајнијих активности. Ових дана напоскон су започете активности на изради нацрта оснивачких аката за сва четири друштва. У радним групама су заступљени чланови председништва СЖС, а Маријан Јанковић је у подгрупи Друштва за превоз путника.

Мирко Лазић, председник СЖС и Драган Ранђеловић, члан Скупштине АД „Железнице Србије“, укључени су у рад Радне групе за израду оснивачких аката испред АД „Железнице Србије“.

Према речима Вемића, до 1. новембра би требало да се усaglасе предлози оснивачких аката и предложе Уговорени односи ових друштава, који ће бити послати Влади на усвајање.

Речено је да су запослени у ОВС–у подељени у два друштва – за превоз путника и превоз робе.

Председништво СЖС ће предложити Републичком одбору организацију Тематске конференције у проширеном саставу, након чега ће се донети одлука, о томе какав колективни уговор треба радити.

Од будуће организације СЖС, зависиће и организација ЈСО ЗОВС.

На седници су разматрани проблеми доласка на састанак Горана Ђорђевића из Ниша, настали тумачењем телеграма пословодства, од стране шефа Секције и исплате прековремених сати у Сектору ЗОВС.

Закључено је да се овакви поступци не могу толерисати и да се мора стати у заштиту носилаца синдикалних функција у синдикалним организацијама и запослених који остварују право на прековремени рад. Овакви поступци су у супротности са одредбама КУ и Законом о раду.

На крају седнице разматрана је могућност исплате позајмица члановима СЖС, преко рачуна синдикалних организација, о чему ће одлука бити накнадно донета.

Снежана Солдо

**ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ
СИНДИКАЛНА ПОДРУЖНИЦА ЗОП ВРБАС**

СВИ ЗАПОСЛЕНИ У ДЕОНИЦИ, ЧЛАНОВИ СЖС

Упркос проблемима, максималним залагањем запослених у деоници, безбедност саобраћаја на прузи се одржава на високом нивоу. Сви запослени су чланови Синдиката железничара Србије. У оквиру својих редовних активности председник ЈСО ГД Драгослав Антић, по други пут у овој години, посетио је синдикалну подружницу Врбас

Пружна деоница Врбас је део магистралне пруге на коридору X, од станице Кисач, до станице Ловћенац.

Као и већина деоница, суочена је са бројним проблемима, а највећи су: недостатак радне снаге, ниске зараде, учестале крађе и друго. Упркос проб-

лемима, максималним залагањем запослених у деоници, безбедност саобраћаја на прузи се одржава на високом нивоу.

У односу на број запослених,

број чланова у Синдикату железничара Србије је стопроцентан, што довољно говори о јединству чланова и квалитету рада ове синдикалне подружнице.

За сваку похвалу је компактност чланства које није подлегло тренду синдикалних подела.

У нади да ће, у новоформираном друштву за управљање инфраструктуром, бити изједна-

чени у платним основицама са другим делатностима, радници ове деонице, верују у боље су-тра.

Стеван Прпа

У оквиру својих редовних активности председник ЈСО ГД Драгослав Антић, по други пут у овој години, посетио је синдикалну подружницу Врбас, која је у оквиру синдикалне организације ЗОП Нови Сад.

У разговору са својим чланством, председник подружнице Стеван Прпа, упознао је Антића са проблемима, са којим се радници ове деонице сусрећу.

На сва питања, а било их је доста, Антић је одговорио. Највише се задржао на појашњењима нове организације АД „Железнице Србије“, а говорио је и о вишегодишњим проблемима: ниским зарадама, условима рада, квалитету и испоруци ХТЗ опреме, недостатку основних материјала за рад, надокнадама за долазак и одлазак са посла, пријему радне снаге, исплате надокнада за прековремени и продужени рад, учесталим крађама...

Доста тога је речено о раду Фонда солидарности СЖС и о рекреативним одморима у 2011. годину.

Стеван Прпа

ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ

О ТРАНСФОРМАЦИЈИ ПРЕДУЗЕЋА И БУДУЋНОСТИ СЖС

Највише питања је везано за актуелну трансформацију у предузећа, израду КУ, систематизацију радних места, висину зарада у 2012. као и даљу организацију СЖС у оквиру нове поделе предузећа, као и шта ће бити са имовином СЖС у случају поделе синдиката

Једанаеста седница ЈСО грађевинске делатности, одржана је 12. октобра, у новој просторији, у улици Милоша Поцерца на првом спрату, коју је СЖС опремио, као конференцијску салу, а где ће се убудуће одржавати седнице ЈСО-а и комисија.

Поред чланова одбора, седници су присуствовали председник СЖС Мирко Лазић и заменик председника Милорад Вемић.

Теме дневног реда су биле: актуелна ситуација у предузећу, СЖС и СО, анализа рада ЈСО ГД за период I – IX, достава захтева за позајмице Фонду солидарности и текућа питања.

Председник Лазић је рекао да седници присуствује на позив председника ЈСО ГД, да

присуствује и седницама осталих ЈСО, а термини обиласка зависе од динамике дешавања и обавеза у СЖС и предузећу. Он сматра да је његова дужност да о дешавањима обавести председнике ЈСО и синдикалних организација.

У свом излагању највећу пажњу посветио је питањима о актуелној трансформацији предузећа, изради колективног уговора, систематизацији радних места, начину финансирања зарада у 2012. као и питањима о даљој организацији и имовини СЖС, у оквиру нове поделе предузећа на четири друштва.

Лазић је најавио Тематску конференцију председништва СЖС са председницима синдикалних организација, којој би требало да присуствују пред-

ставници Савеза самосталних синдиката Србије и Владе Републике Србије.

Уследила је дискусија са конкретним предлозима, према којима би требало: преиспитати висину трошкова за поједине мобилне телефоне, као и о лошем квалитету телефона; кориговати Правилник о раду Комисије за фонд солидарности радника; предложено је и да поједине дестинација за рекреативни одмор не треба уговарати за следећу годину, због недовољне искоришћености и мањка интересовања.

Ради боље обавештености чланства, Драгослав Антић ће у наредном периоду обићи синдикалне организације у Суботици, Врбасу, Бачкој Паланци и Шапцу.

Биљана Кикић

ЈСО ВУЧЕ ВОЗОВА

ОСТВАРИТИ УТИЦАЈ НА БУДУЋУ ОРГАНИЗАЦИЈУ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

На основу раније потписаних споразума, СЖС је као један од репрезентативних синдиката именовано своје преставнике у Подгрупама за израду оснивачких аката за четири зависна друштва и два представника у Централној радној групи

Седници ЈСО вуче возова одржаној 24. октобра, присуствовао је Милорад Вемић, заменик председника СЖС. Говорио је о активностима на реструктурирању АД „Железнице Србије“, односно о процесу израде оснивачких и других аката за четири зависна друштва, у оквиру АД „Железнице Србије“.



вачких аката за четири зависна друштва и два представника у Централној радној групи – Мирко Лазић, председник СЖС и Ранђеловић Драган, председник ЈСО СТП и члан Скупштине АД „Железнице Србије“.

Вемић је рекао и то да СЖС припрема тематску конференцију

„Колективни уговори у пракси“, о чему је детаљније писано у претходном броју СИЖЕ-а.

Одговарајући на питање везано за стимулативне отпрем-

нине, Вемић је рекао да нема званичних изјава (осим кулоарских прича) на ту тему.

Председник ЈСО вуче возова, Максимовић Слободан је обавестио председнике синдикалних организација, да ће се исплата позајмица убудуће вршити преко текућих рачуна синдикалних организација.

Усвојене су одлуке о измири-



На основу раније потписаних споразума, СЖС је као један од репрезентативних синдиката, именовано своје преставнике у Подгрупама за израду осни-

вању трошкова везаних за организацију Тематске конференције и спортских игара у Врњачкој бањи.

Вера Арсенијевић

ПРУГА ГИЉЕ – ЋУПРИЈА – ПАРАЋИН ДО 2013.



АД „Железнице Србије“ би требало до краја октобра да распише тендер за извођача радова на изградњи пруге Гиље – Ћуприја – Параћин, која би требало да буде завршена најкасније до 2013. године.

Реч је о 10,5 километара нове, двоколосечне, електрифициране пруге, којом ће се возови кретати брзином од 160 километара на сат.

Како је раније најављивано, тендер је требало да буде расписан још у фебруару, а касни због усаглашавања Железнице и пројектаната, али и због консултација са Европском инвестиционом банком која финансира овај пројекат, као и још два пројекта, са укупно 80 милиона евра. Експропријација земљишта је већ обављена.

„Завршетак нове пруге очекује се крајем 2013. године, док би изградња новог железничког моста на Великој Морави, између Гиље и Параћина, на железничком Коридору 10, који је почео да се гради у марту ове године, требало би да буде готов у септембру 2012. године“ - рекао је заменик директора Дирекције за инфраструктуру Железница Србије, Слободан Стаменковић, приликом посете Параћину.

Вера Арсенијевић

ЈСО ЕТП

МНОГО НЕДОРЕЧЕНОГ

Пре свега. мисли се на израду новог Колективног уговора, систематизацију радних места, вишак или мањак радника, као и одлазак из предузећа за евре, како ми волимо да кажемо

На састанку, одржаном 18. октобра, оно што је највише интересовало и занимало чланове Одбора ЈСО ЕТП, вероватно и све запослене раднике железнице, остало је недоречено.

Пре свега, мисли се на израду новог Колективног уговора, систематизацију радних места, вишак или мањак радника, као и одлазак из предузећа за евре, како ми волимо да кажемо.

На ова битна питања, која се тичу сваког радника нашег колектива, потрудио се да нам одговори господин Пијетловић.



Израда колективног уговора је увек у првом плану, али за сада нема ништа конкретно по том питању, чека се 15. новембар текуће године, када је планирана тематска конференција по овом питању.

Добро је што ћемо имати свог представника, који ће учествовати на том састанку и надамо се, са правом гласа.

Што се тиче нове систем-

атизације радних места, још ништа није решено, јер је познато да по новој реорганизацији, функционисамо као АД, односно као четири друштва, тако да се не зна да ли ће бити вишка или мањка запослених.

О цени радног сата није расправљано, јер се чека скупштински закон о ребалансу буџета, а познато је, да је договор са пословодством био да цена радног сата у задњем кварталу тј. до краја године, буде у распону од 67 до 71 динар.

У време припреме овог текста, Скупштина је усвојила закон о ребалансу буџета.

Одлазак из предузећа, на принципу добровољности још није дефинисан, јер се незна да ли ће га уопште и бити.

Остала питања била су везана за сам рад ЈСО и упућена председнику ЈСО Ђирићу.

Општи закључак је да је наша ЈСО најактивнија синдикална организација, о чему смо добили потврду од Пијетловића. Као доказ томе је пријем 30 нових чланова, од јуна до октобра. Рачунамо да би до краја године чланство СЖС бројило више од 6.000 чланова.

По питању Тематске кон-

ференције, одржане у Врњачкој бањи, можемо рећи да је био пун погодак, јер је сала била испуњена до последњег места. Предавања професора Радисава Вукадиновића су била бурно поздрављена и представљала праву едукацију присутних, из области безбедности железничког саобраћаја.

Што се тиче завршетка спортских игара, можемо констатовати да су прошле у најбољем реду, уз лепо дружење свих учесника.



Неке чланове је интересовала набавка резервних делова, као што су АКУ батерије за СС и ТТ уређаје, затим сијалице, осигурачи и остали материјал који је неопходан за рад у Сектору и службама ЕТП. Одговорено је, да се за све поменуте набавке ускоро очекује тендер.

Председнику Ђирићу, упућена су питања у вези подношења захтева за неповратну новчану помоћ, а закључак је да има мало молби из ЕТП и без обзира на све то, потребно је да се захтеви на време упуте председнику наведене комисије, ради ефикаснијег и квалитетнијег рада.

Било је речи о промени термина одржавања спортских игара, јер је чињеница да се игре одржавају у периоду кад већина радника користи годишњи одмор. Постављено је питање - да ли је могуће одредити нове термине?

Ђирић је одговорио да то зависи од договора у предсеништву СЖС и слободних

термина у објектима „Желтурист“-а.

Завршни састанак ЈСО ЕТП, по предлогу већине, одржао би се у Врањској бањи, у зависности од финансијских средстава.

На крају састанка се обратио председник СО ЕТП Нови Сад, Милан Антић, поводом тумачења члана 89 и 91 Колективног уговора, који се односе на службена путовања у земљи, односно када и у којим случајевима се примењује на запослене у ОЈ стручне службе СС, ТТ, КМ и ЕЕ постројења, у Секцијама за инфраструктуру чвора или ОЦ /ОЈ за ЕТП, а који раде на одржавању електротехничких уређаја и постројења.

У Секцији за инфраструктуру чвора Нови Сад, ОЦ за ЕТП Нови Сад, је за напред наведене запослене примењиван члан 91 важећег Колективног уговора од дана доношења, 05.12.2002. закључно са јуном текуће године.



Одлуком заменика шефа Секције за инфраструктуру чвора Нови Сад, који обавља и послове шефа ОЦ за ЕТП Нови Сад, од јула месеца текуће године, укинута је примена наведеног члана и уведена примена члана 96, за ове запослене.

Ова одлука је унела нејасноће - кад и у којим условима се примењују чланови 86 и 91 и на које запослене на одржа-

вању елетротехничких уређаја и постројења, се односе?

Смисао наше молбе је да се важећи колективни уговор на истоветан начин примењује на целој територији предузећа, односно да не дође до самоиницијативног тумачења и примене, од стране било ког руководиоца. Оригинал ове одлуке је предат председнику ЈСО на увид и даље тумачење.

Драган Стојановић

КОМИСИЈЕ СЖС

АНАЛИЗА У ЦИЉУ БОЉЕГ РАДА

Створени су одлични услови за несметан рад комисија. На председницима и координаторима је сада обавеза да и рад подигну на виши ниво

У наредном периоду, пред синдикатима је велики посао и обавеза, с обзиром на актуелности у предузећу, на изради оснивачких и других аката за четири зависна друштва АД, „Железнице Србије“.

У изради аката учествују и представници СЖС, како у Централној радној групи, тако и у подгрупама.

У циљу бољег рада, веће ангажованости носиоца функци-

ја и бољег рада свих органа СЖС, 20. септембра, одржана је седница председништва СЖС и председника комисија.



Рад комисија СЖС, као радних тела РО СЖС која се баве одређеним областима, од

изузетног значаја је за СЖС, јер су оне у великој мери огледало рада СЖС.

Како је у уводном делу седнице истакао генерални секретар СЖС, Предраг Спасић, резултати рада комисија су различити. Та различитост се огледа у чињеници да поједине комисије редовно одржавају своје седнице (једном месечно, како налажу правила о раду комисија) и достављају извештаје о раду.

Овакве састанке је неопходно чешће организовати.



Створени су одлични услови за несметан рад комисија. На председницима и координаторима је сада обавеза да и рад подигну на виши ниво.

У наредном периоду,

неопходно је према потреби, направити измене и допуне правила о раду комисија.

На седници је било речи о новој организацији предузећа, актуелностима у СЖС и о предстојећој Тематској конференцији у организацији СЖС, на тему

Колективни уговор.

Закључено је да комисије имају обавезу да председиштву СЖС и РО доставе примедбе, сугестије, ставове и предлоге са својих седница.

Предложено је да председници комисија присуствују седницама РО на којима се расправља о темама везаним за рад комисија.

Од конституисања комисија, најактивније су биле: Комисија за фонд солидарности СЖС, Комисија за рекреативни одмор радника, спортске активности и друштвени стандард, Комисија за израду Колективног уговора, праћење примене и тумачење одредаба КУ и заштиту права радника и Комисија за информисање, образовање и издавачку делатност, од којих се по природи обавеза, то и очекивало.

В. Радојевић

ЈСО УП – ЗС

О ОСНИВАЧКИМ АКТИМА

Понешто о новој организацији предузећа, а на прагу ново решење о евидентирању чланства

Теме задње седнице на предлог Радомира Радусина, председника ЈСО УП-ЗС биле су:

Актуелна ситуација у предузећу и начин евидентирања чланства у СЖС.

Јасно је да је актуелна ситуација у нашем синдикату у директној вези са дешавањима у предузећу и усвојеном Одлуком о изменама и допунама оснивачког акта ЈП „Железнице Србије“, донетог 26. маја на Влади Србије. То је неспорно: али, свакако је спорно то што је СЖС тај документ добио тек у септембру, а чланови Одбора ЈСО на самој седници. Свакако да се о овако озбиљном материјалу не може донети релевантан суд

после само летимичног прегледа истог. Овако сложена материја захтева детаљну анализу, припрему неких компаративних и сродних докумената, као и консултовање стручних људи за ову врсту проблема. То захтева одређено време, па је сасвим логично да тај документ буде тема, не само наредног, него и неколико наредних седница Одбора ЈСО. О њему, као и о оснивачким

актима за зависна Друштва у АД „Железнице Србије“, свакако ће пре свих дати реч наши представници у изради истих, међу којима је и председник нашег ЈСО, као и председник СЖС.

Нажалост, овај битан документ, достављен је СЖС са знатним закашњењем. Вероватно из оправданих разлога. Међутим, због тога се време за анализу и разраду истог, максимално скраћује, па се може десити да се у „цртоту“ донесе одлука о његовом усвајању. Из тога, касније, могу настати нови проблеми у његовој практичној примени. Волели би смо да овога пута тога не буде и да се пре усвајања основних аката будућих



друштва, чује глас свих оних који могу трпети због исхитрених и недовољно разрађених предлога. Ако ништа друго, да бар „у својој кући“, тј. СЖС, тих проблема немамо.

Напред поменуто, свакако се односи и на информацију помоћника генералног директора за правне послове, људске ресурсе и опште послове, која

се односи на План поделе ЈП „Железнице Србије“. Толико о томе.

Међутим, ако због напред изнетог можемо кривити неке друге, постоји и нешто због чега и не можемо, јер кривица лежи искључиво на нама, тј. СЖС. Реч је, свакако, о начину евидентирања чланства у



самом СЖС, због чега је и унутар те наше организације било доста проблема, прелазака из једног ЈСО у други или одлива чланства у друге синдикате. Погађате, реч је о идентификаторима и жиро рачунима ЈСО и СО. Тема није нова, дуго је актуелна, али иако живимо у ери компјутеризације и кому-

ницирамо са целим светом, наших стотинак СО у ЈСО, у оквиру СЖС још увек није у потпуности разграничено по броју чланова као и уплатама чланарина То је стварало доста проблема код поделе ваучера, позајмица и солидарне помоћи, али и стања финансијских средстава на рачунима сваке СО. Баш због тога, задњи предлог за решавање овог горућег проблема „у кући“ мора да се што хитније приведе крају. Да свако зна са чиме располаже. За добро свих чланова, али и СЖС у целини.

Јелена Милинковић

СЕКЦИЈА ЖЕНА ЈСО ЗОВС

АКТИВНО УЧЕШЋЕ У РАДУ СЖС

Колегинице из Секције жена ЈСО ЗОВС, заинтересоване за сва актуелна дешавања у предузећу и СЖС

Седница Одбора Секције жена ЈСО ЗОВС, одржана је 11. октобра. Седници су, поред чланица одбора, присуствовали Маријан Јанковић, председник ЈСО ЗОВС и Снежана Солдо, председница Секције жена СЖС, а председавала је Славица Јовановић.

О актуелној ситуацији у синдикату и предузећу, говорио је Маријан Јанковић, упознавши колегинице са одлукама и ставовима са седнице РО СЖС, која је одржана 6. октобра.

„Очекује се наставак преговора о цени радног сата, након усвајања ребаланса буџета, вероватно после 15. октобра“, рекао је Јанковић.

О активностима Секције жена, како у СЖС тако и у појединим Одборима ЈСО, говорила је Снежана Солдо. Предложено је да се план наредних активности договори на заједничком састанку свих секција жена ЈСО у СЖС и сумирају досадашњи резултати рада.

Ако буде било могућности, предложено је да се хуманитарна акција „Новогодишњи базар“ одржи у децембру. Добродошао је сваки предлог установе којој би била уручена донација Секције жена СЖС, са ове хуманитарне акције.

У наставку седнице, Снежана Солдо је колегиницама поделила предлог плана путовања у Париз, поводом осмо-

мартовског празника 2012. године. Пријаве су у току, па свака колегиница која жели да путује, може да почне са уплатом на рате, рекла је Солдо.

На крају седнице, колегинице су имале прилику да поставе питања везана за нову поделу предузећа. Такође, било је питања о стимулативним отпремнинама, као и о томе када ће бити урађена систематизација, који је предвиђени број извршилаца, шта је са израдом КУ...?

На постављена питања, одговоре је давао Маријан Јанковић.

Снежана Солдо

СЕКЦИЈЕ ЖЕНА ЈСО ГРАЂЕВИНСКЕ ДЕЛАТНОСТИ НЕЋЕ БИТИ СМАЊЕЊА БРОЈА РАДНИКА

Председница Биљана Крстић, обавестила нас је о процесима трансформације нашег предузећа, који су до сада предузети и ономе што нас очекује у наредном периоду у Секцији жена СЖС

Четврта седница Секције жена ЈСО грађевинске делатности, одржана је 25. октобра у Новом Саду, у проширеном саставу. Позиву су се одазвале колегинице из Суботице, Ниша, Зрењанина, Кикинде, Београда, Новог Сада, Сомбора.

За дневни ред, председница Биљана Крстић је предвидела анализу актуелне ситуације у предузећу, СЖС, ЈСО и Секцији жена СЖС.

С обзиром да је и члан Републичког одбора, а да је седница РО недавно одржана, обавестила нас је о процесима трансформације нашег предузећа, који су до сада пре-

дузети и о ономе што нас очекује у наредном периоду.

Формирана је Централна радна група и подгрупе, које ће интензивно радити на изради нацрта Колективних уговора, за четири будућа друштва, у оквиру АД „Железнице Србије“; важна информација је да неће бити смањења броја радника, као и да стимулативне отпремнине нису предвиђене за ову годину.

Председник ЈСО ГД, Драгослав Антић је позван, али није присуствовао седници, јер се налазио у посети члановима нашег синдиката на територији ОЦ ЗОП Краљево, са председником СО Добрилом Бојанић.

Што се тиче активности Сек-

ције жена СЖС, планира се путовање у Париз, а заинтересоване колегинице могу се за детаљније информације обратити Снежани Солдо или Биљани Крстић.

Домаћини ове седнице, колегинице Нада Попадић, Весна Коџо и Вера Пашић, уз помоћ председника СО Синише Димитријевића, веома су се потрудили да нам боравак буде изузетно пријатан, па је седница протекла у опуштеној атмосфери, размени мишљења и предлагању даљих активности. Време до поласка аутобуса искористиле смо за дружење и краће разгледање центра Новог Сада, где се и налази управна зграда нашег предузећа, у којој је одржана седница, а Нада Попадић нас је ближе упознала са историјом појединих објеката и споменика.

Следећа седница Секције жена ЈСО ГД, предвиђена је почетком следећег месеца у Суботици, на позив Будимке Аћимовић.

Биљана Кикић

СЕКЦИЈА ЖЕНА ЈСО СТП

КОЛЕГИНИЦЕ ЗАИНТЕРЕСОВАНЕ ЗА ДАЉУ СУДБИНУ ЖЕЛЕЗНИЦЕ И СЖС

Питања су се односила на уговарање цена радног сата за задњи квартал, стимулативне отпремнине и могућност присуства чланица Секције жена ЈСО СТП, најављеној Тематској конференцији СЖС

Осма редовна седница Секције жена ЈСО СТП, одржана је 7. октобра. Седница је одржана у станици Нови Сад, па се тако прешло са речи на дело и планирани рад на терену.

Похвално је рећи да су све чланице Одбора биле присутне.

Седници је председавала Снежана Солдо, а домаћин седнице је била Биљана Радумило. Морамо похвалити подршку пословодства из Новог Сада, које је обезбедило салу у којој је одржан састанак.

Пошто је седница одржана након седнице РО СЖС,

Снежана Солдо је упознала колегинице са актуелном ситуацијом у СЖС и предузећу.

Након њеног излагања, питања су се односила на уговарање цена радног сата за задњи квартал, стимулативне отпремнине и могућност присуства чланица Секције жена

ЈСО СТП, најављеној Тематској конференцији СЖС.

Колегинице су затим имале прилику да се пријаве за путовање у Париз, у марту 2012. године. Могућност плаћања у осам рата је повољност која је значајно олакшање за планирање овог путовања.

Договорено је да се у децембру месецу настави са традиционалном акцијом „Новогодишњи базар“, а предложено је да се прикупљена средства донирају дому ван Београда.

Такође, дат је предлог да се у новембру одржи заједничка седница свих Секција жена у оквиру СЖС, како би се суми-



рали резултати овогодишњег рада.

Након завршетка седнице, све колегинице су имале при-

лику да са Биљаном Радумило, прошетају Новим Садом и Петроварадинском тврђавом.

Снежана Солдо

СЕКЦИЈА ЖЕНА ЈСО УП – ЗС

ХУМАНОСТ НА ДЕЛУ

На седници Одбора Секције жена ЈСО УП – ЗС расправљало се о:

- Актуелној ситуацији у предузећу,
- Новогодишњој хуманитарној акцији и
- Осмомартовском путовању у Париз



У оквиру прве тачке дневног реда, Мирјана Цветковић, председник Секције жена, обавестила је присутне о пословима који предстоје у СЖС, после преласка на нови систем организовања и дело-

вања предузећа као АД „Железнице Србије“.

Неизбежно предстоје и послови новог организовања рада у СЖС, који ће бити прилагођени новом начину рада предузећа. С обзиром да ће један део бившег ЈП „Железнице Србије“ и даље бити под

Краљеву. Акција би требало да се одржи најкасније до 15. децембра, а о садржини и модалитетима исте, одлучиће Одбор у наредном периоду.



Жене не би биле жене, да их путовања и „крпице и луткице“ за децу, а и остале потрепштине за себе и своје најближе не интересују. Још ако су оне из иностранства. Зато у овом моменту, путовање у Париз изгледа најизвесније. Неспорно је да за то добра воља постоји. За почетак и то много значи.

Јелена Милинковић

ОДБОР СЖС ЧВОРА ЗАЈЕЧАР

НЕЗАДОВОЉНИ КВАЛИТЕТОМ И ОБИМОМ СОБРАЋАЈА

„Сматрам да је неопходно укрупнити синдикалну сцену, јер су основна синдикална начела иста за све, чиме би синдикат био организованији и ефикаснији. Железничари овог региона, незадовољни су квалитетом организације и квантитетом обима железничког саобраћаја, на нивоу железничког чвора Зајечар“ – рекао је Драган Стевановић, председник Одбора чвора СЖС Зајечар

На почетку разговора, наш саговорник, коме је ово други мандат на челу Одбора СЖС овог чвора, истакао је да у оквиру Одбора делују синдикалне организације: вуча возова, СП, ЗОВС, УП ЗС и ТКС, са укупно двеста осамдесет чланова.

Како оцењујете рад синдикалних организација и Одбора чвора на чијем сте челу?

У времену у којем живимо и свеукупним стањем у друштву, не могу бити у потпуности задовољан радом, али како кажу, од бољег може боље, а од лошег, још горе.

У току ове календарске године, одржано је пет седница одбора, обележен је Дан железничара на нивоу региона, одржане су и традиционалне тридесет пете, јубиларне, спортске игре Тимочких железничара.

Каква је сарадња са осталим синдикатима железничара који делују у оквиру чвора и градским већем СССС Зајечар?

Поред СЖС-а, у чвору су заступљени: НСЖС, НСМ, СИС СЖ. Сарадња са одборима ових синдиката је на завидном нивоу јер смо сви на истом задатку и у служби чланства нашег региона.

Треба напоменути да смо имали пар заједничких састанака на којима смо једногласно донели заједничке закључке,



по питању организационог реструктурирања предузећа. Сарадња би сигурно могла бити боља. Сматрам да је неопходно укрупнити синдикалну сцену, јер су основна синдикална начела иста за све. Укрупњавањем синдикалне сцене синдикат би био организованији и ефикаснији.

Сарадња са градским већем СССС је одлична, а податак да је председник градског већа за више општина, Драган Милијић, шеф ОЈ за ТКП Зајечар, запослен на железници, довољно говори у прилог ове тврдње.

У чему се огледа незадовољство запослених у Вашем чвору?

Незадовољство запослених у овом чвору огледа се у чињеници да су укинута секције на нивоу чвора, у свим делатностима. Сматрамо да су секције основна ћелија организације у предузећу, па отуда и оправданост за њихово постојање, јер би се радна места покрила радницима са подручја Зајечарског чвора.

Такође је неопходно да пратњу свих путничких возова на подручју Зајечарског чвора, врши особље ОЈ за превоз путника Зајечар.

Поред тога, неопходно је пругу до Пожаревца, у свим делатностима, по-

крити од стране нашег чвора, с обзиром да је тај део пруге (од Мајданпека до Пожаревца) у катастрофалном стању.

Сматрамо да велики део одговорности за то сноси чвор Пожаревац, у чијој је ингеренцији овај део пруге.

Једном реченицом, железничари овог региона, незадовољни су квалитетом организације и квантитетом обима железничког саобраћаја на нивоу железничког чвора Зајечар. Превише је разлога, да би их набрајали у овом разговору.

Такође треба напоменути проблеме са заштитном одећом и обућом, као и чињеницом да је извршен пријем нових радника у свим чворовима, док у Зајечарском није било пријема.

Да ли имате проблема у раду и у чему се они огледају?

Проблема има. Њих углавном решавамо у ходу. Међутим, највећи проблем су финансије. Чвор нема стални извор финансирања од чланарине, па зато солидарна помоћ иде преко ЈСО.

С обзиром на то да смо постали АД са четири друштва, сматрате ли да ће доћи и до промена у организационој шеми СЖС?

Вероватно да хоће. Зато све треба благовремено припремити и ако треба спровести ширу расправу на свим нивоима синдикалног организовања. Велики је то посао, а још већа обавеза, јер нова организација повлачи нови статут, нови колективни уговор и још много тога. Лично верујем да ћемо успети и све на време урадити,

али морамо бити опрезни и мудри. Свака даља подела синдиката иде на штету железничара, а нама то није циљ.



Одбор СЖС зајечарског чвора, има пуно поверења у

председништво СЖС, самим тим испоштоваће све одлуке председништва и РО, по свим питањима.

На крају нашег разговора, Драган Стевановић је додао: „Сматрам да синдикати не би требало да се баве пословном политиком предузећа, већ да своје активности усмере на заштиту права радника и побољшање њиховог социјалног и материјалног положаја, јер им је то морална и статутарна обавеза.“

Владимир Радојевић

СО ТКС РУМА

РАД СА НЕДОВОЉНО ИЗВРШИЛАЦА

У очекивању „бољих времена“, поред многобројних проблема, запослени у ОЈ ТКП Рума се труде да се не угрози безбедност железничког саобраћаја, а да се примопредаја кола и возова са суседним железницама благовремено и квалитетно уради

Код запослених у Организационој јединици Техничко колских послова Рума, поред незадовољства због ниских личних доходака, актуелан је вишегодишњи проблем недовољног броја извршилаца, као и у свим ОЦ и ОЈ ТКП.

Запослени у овој ОЈ заслужују да се прозбори која реч о проблемима са којима се свакодневно сусрећу.

На две пограничне техничко – прегледне станице, Шид и Брасина и на прегледним местима у Руми, Шапцу, Малом Зворнику, Новом Зворнику и даље постоји мањак прегледача кола, иако су до сада укинута прегледна места у Инђији, Сремској Митровици, Бијељини и Лозници.

С правом их највише забрињава чињеница да у овој ОЈ више од десетак година није било пријема нових радника.

Да би било јасније, у ОЈ ТКП Рума, систематизовано је 35 прегледача кола, на стању је 27, али је услед смањене здравствене способности колега, на располагању свега 25 прегледача кола.

За ову прилику, истаћи ћемо још неке од драстичних примера њихових недаћа:

прегледно место Инђија укинута, како би се надоместио број извршилаца у Руми; прегледно место Сремска Митровица, такође је укинута, иако ова станица има све већи обрт кола који изискује перманентно присуство прегледача кола.

Додатне проблеме прегледача кола, представља велики број индустријских колосека и њихова удаљеност од станичних подручија.

Подела СТП – а на три дела, због застарелости и не усаглашености пословних редова станица и пословника о раду

служби, са новом организацијом предузећа и њихово двојако тумачење, додатно отежавају комуникацију у раду са запосленима у другим службама.

У станици Рума нема радионице ЗОВС за текуће оправке са откачивањем, а како запослени у ТКП морају да оспособе кола за саобраћај до радионице, евидентан је велики број текућих оправки без откачивања. Колеге на станичним колосецима, у неадекватним условима, најчешће морају да мењају опруге бочних клизача, гибњеве и слично.

Прегледачи, са прегледног места Брасина, путују на посао у станицу Шабац, која је удаљена око осамдест километара. Због неадекватног превоза, они време између две службе, углавном проводе на радном месту.

На пограничном прегледном месту Шид, такође недостаје

прегледача кола, јер поред примопредаје возова са хрватским железницама, они опслужују и индустријске колосеке који су ван станичног реона.

Проблем недостатка извршилаца се надокнађује тако што се надзорници прегледача кола шаљу на ванредне лекарске прегледе, како би могли да обављају и послове прегледача.

У овој ОЈ истичу и проблеме са заштитном одећом и обуком, а на скоро свим прегледним местима, у јако лошем стању су просторије и намештај.

Једна од замјерки колега се односи на усмена наређења од стране надлежних у ОЈ, што

није добро. Да би се избегли неспоразуми око одговорности, не би требало обављати по-



слове без писмених наређења.

С обзиром на велики број текућих оправки, они су мишљења да је неопходно обезбедити довољан број бравара, али и омогућити наплату извршених и евидентираних радова, од стране ТКП.

Након свега наведеног, очигледно да је у свим станицама ОЈ ТКП Рума, све већа потреба за утоваром – истоваром робе, да посла има, али да нема довољно прегледача

кола и да је велики број прековремених сати, неминовност.

Од нове организације предузећа, колеге очекују бољу унутрашњу расподелу, реалну попуну прегледних места адекватним бројем прегледача кола, надзорника и бравара. Очекивања су једно, а досадашње искуство им не даје за право ни да се надају. Њихови предлози никако „не стижу на право место“.

Од реорганизације железнице, не очекују да ће имати користи.

Колеге само желе да неко од одговорних прочита ову њихову причу и прихвати је као добронамеран апел људи, железничара, којима је до бољег угледа железнице, изузетно стало.

В. Радојевић



Пише: **Владимир Радојевић**

СИНДИКАТ ЈЕ СИНДИКАТ, А НЕ ПОЛИТИЧКА ПАРТИЈА

Остваривањем идеје, да изађе на наредне изборе, синдикат више не би био синдикат.

Истраживања показују, да је у септембру ове године, за најосновније животне трошкове једној просечној четворочланој породици потребно 95.997,77 динара. Ако томе додамо податак да је просечна плата у истом периоду износила 34.570 динара и ако у обзир узмемо податак Националне организације потрошача Србије, да је стандард грађана у односу на прошлу годину опао за 60 одсто, јасно је како живимо, боље речено животаримо.

Права запослених сваки даном су све мања, а постоји нажалост, велики број претпостављених који злоупотребљавају свој положај. Према званичним подацима и ове године,

више од 70.000 запослених има неповезан стаж.

Није за све крива Европа и ММФ

У оваквој ситуацији, очекивано би било максимално ангажовање централа синдиката, у циљу спровођења у дело основног синдикалног начела – борбе за заштиту интереса и бољи социјални положај запослених.

Податак да у Србији има више од 20.000 синдиката и све више синдикалних централа, чији се лидери међусобно убеђују која је репрезентативна, а која не. Запослени остају усмљени, без наде и разочарани.

Због међусобних свађа и оптужби, радници остају у зачараном кругу између послодавца,

власти и својих „синдикалних бораца“, односно „првобораца“.

Уз све ово, ако додамо лидерску узвишеност, сујету и наравно лични интерес, јасно нам је да је већина синдиката далеко од своје суштине.

Идеја да се синдикати политички ангажују, довољно говори да, нажалост, код нас нема изражене жеље да заживе прави синдикати. Самим тим да се закључити, да нема ни синдикалне озбиљности. Остваривањем идеје, да изађе на наредне изборе, синдикат више не би био синдикат.

Уместо да снагу коју троше у међусобним оптужбама и свађама о политичком ангажовању, српски синдикалци би требало максимално да искористе своју енергију

за поштовање донетих закона и колективних уговора, чиме би и положај радника био знатно бољи.

За пружање политичке подршке синдиката, требало би да се, својим програмима, боре политичке партије, а синдикати би требало да их на то натерају.

Тако је то у развијеним земљама, са којима наш парламент усаглашава законодавство!

Њихови закони и уговорени односи свакако нису једностранни, а мишљења синдиката се стварно уважавају.

Приблизити синдикат потребама сваког члана

Преко је потребно синдикалну сцену, на свим нивоима, реорганизовати, укрупнити и повратити поверење које чланство с разлогом губи.

Зато је неопходно изложити јавности све облике синдикалног рада, па чак и оне минималне резултате. Маркетинг синдикалне борбе је неопходан и веома битан фактор у раду синдиката. У ту сврху, неопходно је путем летака, брошура, синдикалним вестима и осмишљавањем циљаних кам-

пања учлађења, анимирати чланство.

С обзиром на све веће материјалне захтеве чланства, уз чињеницу да снага синдиката у много чему зависи од финансиских средстава, неопходан је домаћински однос, када су финансије у питању. Да би се финансијски ефекат побољшао, неопходно је проналажење алтернативних модела финансирања.

Ангажовање синдиката у погледу рекреација за чланове и њихове породице, проналажењем квалитетнијих аранжмана по повољним ценама и дужим роковима отплате, могу повратити поверење запослених у синдикат.

Такође, неопходно је извршити едукацију носилаца функција на свим нивоима, уз предходно урађене програме, а посебну пажњу треба усмерити на младе, будуће синдикалце.

СЖС у оквиру АД

О прегломазној синдикалној сцени у нашем предузећу доста је речено.

Двадесет седам регистрованих

синдиката-шта рећи?!

Како људима са стране објаснити? Сваки коментар је сувишан!

Забрињава чињеница да нико ништа не предузима, а безброј пута је постављено питање: коме то иде у прилог? Запосленима у сваком случају, сигурно не!

Најнелогичније од свега јесте чињеница да има синдиката без и једног члана, а синдикат регистрован! Где је ту логика?

У овим тешким временима, са ценом рада каква је, без накнаде за регрес и топли оброк, стиче се утисак да синдикати тапкају у месту.

Када је будућа синдикална организованост у питању, синдикалцима на железници, у наредном периоду предстоји велики посао. У односу на нову организацију предузећа, уз минималну корекцију статута, СЖС има најбољу основу.

По мишљењу великог броја запослених, требало би што пре укрупнити синдикалну сцену.

Од врха СЖС и Републичког одбора зависи да ли ће ту своју предност умети да приближе железничарима.

БОРБА ЗА ОПСТАНАК!

Само једна реченица, ова из наслова, ма како једноставно, или чак банално звучала, у себи носи клицу развоја васколиког људског рода. Имала је огроман утицај, чак и пре него што је изговорена, односно, сам њен смисао дубоко је усађен у наш генетски код

Пише: Звонимир Мишић

Рођењем, дете је из постелице и безбедног деветомесечног прапочетка живота, првим плачем суочено са борбом за опстанак, наизглед тако рањиво и беспомоћно.

Заправо, свака ћелија његовог бића вапи за животом који је од искона највећи изазов. Ултимативна борба у којој нема предаје, а пораз није опција, јер не постоји у том склопу који тек треба да препозна самог себе. Ванвременска „Божија честица“, незадрживо га гони да из вртлога реке живота непрестано подиже главу и вапи за „храмом“, која ће га, не само одржати у животу, већ омогућити стални напредак.

Изазов и прилика могу начинити човека, али само је ПРАВИ ЧОВЕК способан да створи и стави пред себе нове изазове. Понекад несвесни њиховог постојања, а врло често неспремни да их ценимо, животни задаци, задати сами од себе или нас самих, представљају генератор развоја.

Човек је доспео на физичка и духовна места у космосу не зато што је то било лако, већ напротив, зато што је то било тешко. Ходемо стазом живота, заваравачући се да је она зацртана ту испред нас, а она се налази у стопи до које смо стигли. Следећи корак се крије у шикари испред нас и безброј меридијана који нас окружују.

Иза нас је безбедно сећање, а испред неизвесност за коју често мислимо да смо је брижљиво испланирали. Непредвидљива грана, пуна трња, закачиће нас по лицу када се најмање надамо и бити окосница даљих поступака: да ли ћемо уплашени нанетом раном, стати или пркосно кренути даље?

Кроз шипраг, понекад, можемо приметити ликове који забезекнуто стоје изненађени обртом, слаби да начине следећи корак.

Животно ткање налази се ту око нас, само треба посегнути и узети нит. Ту се рађа страх и оставља питање – која је права нит? Понекад и погрешна нит може бити одговор, а само

храбри и спремни за изазов смеју то признати и повући потез. Одговор се зна врло брзо указати: ово је погрешан пут, мораш кренути другим. Прихваћен са олакшањем и горчином што га нисмо одмах докучили, несвесни да га можда не бисмо ни нашли, да га није изнедрила управо та странпутица. Неодлучни и слаби ће чучнути, сести, лећи, а само јаки, усредсређени, са заблудом да имају јасну визију шта даље, даље ће и кренути. Јер да није те слатке победе скривене у тајном победничком осмеху у углу усана, остао би само страх и сигурна неизвесност.

Само у сну је могуће летети

без крила и пасти без бола. У стварном животу морамо засукати руке, направити крила и бити спремни да поднесемо бол. Морамо бити спремни да и неспремни дочекамо неочекивано, јер за разлику од надлазеће олује коју можемо уочити на хоризонту, невоља и бол се пришуњају тихо и неприметно. Само прави борци ескивирају ударац, пре него што је непријатељ и помислио да га зада. Нажалост, устројство је такво да тренинг заправо и не постоји, да смо рођењем закорачили право у ринг, а у њему нас чека сурови изазивач који не уважава правила за која мислимо да постоје, да имамо право

на њих, зарад фер борбе.

Жељезничари, нападани и ниподаштавани, мазохистички прихватају неприхватљиво – да смо гори од других, а наравно нисмо.

Подкусуривање за неизгласан Закон о железници није наша работа.

Реструктурирање, нажалост, не зависи само од нас.

Предати се, звучи тако једноставно, али и узалудно, јер скројиће нам неко други, а плаћаемо само ми.

Нада је остала у Пандориној кутији, али је има. Ко ће урадити посао уместо нас? Па нико.

МЕСТО СИНДИКАТА У НОВОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ

Нови садржаји неизбежни

Ако се по „јутру дан познаје“ онда се може очекивати да нашем синдикату крене боље. Питате се зашто? Једноставно, председништво СЖС се побринуло да ЈСО-у и синдикалним организацијама створи боље услове за рад, обезбедивши канцеларије, па чак и салу за састанке. Сад у пријатним условима, несметано могу радити Одбори ЈСО и СО. Сала за састанке, налази се у просторијама синдиката у улици Милоша Поцерца 10, где су иначе и канцеларије председника ЈСО.

Али просторни услови за нормалан рад синдиката су, ипак, само један део проблема који је требало решавати. Битно је обезбедити и неопходну и непрекидну координацију предлога, идеја и реалних понуда онога што треба заједнички разрадити код стварања нове организације синдиката, у условима промене новог начина пословања АД „Железнице Ср-

бије“. По мишљењу чланства, природно је очекивати да полазни предлози и идеје за то крену од највиших органа СЖС, а да их ЈСО и СО даље „развијају“ на својим састанцима. Међутим, њих још увек нема, чак ни у усменим најавама, па самим тим ни дискусија на ту тему. А много тога је неизвесно, од начина организовања, начина финансирања, па до међусобне сарадње ЈСО, ако их (а зашто не?) и у новој организацији СЖС (у овом облику или сл.) и даље буде. Јер услови пословања нових друштава у АД „Железнице Србије“, свакако ће диктирати и нов начин финансирања синдиката, у тим организационим целинама. Друштва која ће се финансирати у највећем делу од стране државе, а делом и из пружања својих услуга, вероватно могу сарадњу са синдикатима организовати као и до сада, али друштва која ће пословати по тржишним условима, тај принцип сарадње

вероватно ће у многоме изменити. То је чињеница о којој се мора озбиљно размислити и стварати на време услове за прелазак на то.

Чланству синдиката је битно да форме организовања које су функционисале у досадашњој организацији, као позајмице, солидарна помоћ, креативни одмори радника, умрежени телефони... треба задржати и у новим облицима организовања рада синдиката, где год то буде било могуће. Али је сигурно, да синдикат мора изаћи и са неким новим садржајима уколико жели да задржи своје чланство, па и да га тиме увећава. Управо, виши органи СЖС морају бити носиоци идеја и предлога, али уз већу сарадњу са својим члановима као и са организацијом Секције жена и Секције младих. Јер, млади су увек били у друштву носиоци нових идеја и покретачка снага великог потенцијала.

Једно је више него сигурно,

каква год да буде нова организација синдиката, сви чланови ће очекивати од ње да она буде весник борбе за сигурна радна места, веће и стабилније личне дохотке и бољи стандард својих чланова. Ако у томе успе, СЖС не само да ће задржати постојеће чланство, него ће моћи да у своје редове привуче и чланове

из других конкурентних синдиката, који им то не успеју пружити.

У свему томе информисање чланства мора имати водећу улогу. Чланови синдиката треба да знају како се та борба за достојан живот радника развија, где су други синдикати у томе, које садржаје други нуде, па ако су добри, уградити их и

у нашу организацију.

Још једно размишљање - чини ми се врло прихватљивом идеја, да би реч главног уредника у сваком новом броју нашег синдикалног гласника, била више него потребна. Баш као што то раде и нека друга гласила, недељног или месечног излажења.

БЕОГРАДСКИ МЕТРО, БЛИЖЕ НЕГО ИКАД

Први пројекат за изградњу београдског метроа направљен је 1972. године. После готово четири деценије стручних расправа и великог броја израђених студија, Београд чини се никада није ближи да добије метро

Пише: Вера Арсенијевић

На дневном реду Скупштине града 6. октобра, била је једна тачка - Београдски метро. Предложен је текст Меморандума о разумевању у вези са пројектом "Београдски метро", који треба да дефинише сарадњу града Београда и француске компаније "Алстом транспорт".

Скупштина града је 30. јуна 2010. године донела Закључак којим се усваја информација о изради документа "Београдски метро - основа за избор решења".

У априлу ове године, Србија и Француска су закључиле Споразум о стратешком партнерству и сарадњи, након чега су започеле активности на реализацији пројекта - београдски метро.

Након предметне процене и постизања сагласности око оквира Пројектног задатка, Влада Француске је изразила заинтересованост за стратешку сарадњу са Србијом на реализацији пројекта, као и спремност да издвоји три милиона евра за израду студије изводљивости, коју би реализовала француска компанија



"EGIS Rail" у сарадњи са домаћим партнерима.

Могућа решења у меморандуму

1. Компанија „Алстом транспорт“ ће са својим партнерима обезбедити повољне кредите за финансирање градње и набавку пратећег система, укључујући и композиције метроа. То значи да би целокупан посао био додељен Французима.

2. Француска компанија ће обезбедити финансирање свега што подразумева успоставља-

ње метро система, осим грађевинских радова. За пробијање тунела, изградњу трасе и станица, Београд би морао да обезбеди новац из кредита међународних комерцијалних банака. У том случају, град би сам могао да склапа уговоре са домаћим или страним грађевинским фирмама, без обавеза према Французима.

3. Финансирање давањем концесије или јавно-приватним партнерством. У конкретном случају, „Алстом“ би финансирао и реализовао читав посао, а имао би право да у уговорном

периоду убира приход од експлоатације метроа.

Независан систем

Скупштина града је 2010. усвојила документ „Београдски метро - основа за избор решења“, који је дефинисао основне захтеве града при изградњи метроа и окарактерисао га као метро пуног капацитета.

Он неће бити лаки шински систем, како је раније било предвиђено, јер би се онда укрштао са друмским саобраћајем. Биће потпуно независан и као у многим светским градовима, ићи ће изнад земље где је то могуће (с обзиром да је три пута јефтинији од подземног).

У центру ће пролазити испод земље, а његове трасе биће повезане и са осталим врстама превоза, укључујући и градску железницу. Тачке повезивања су Вуков споменик и станице Прокоп и Нови Београд, где је планирана градња међуградске аутобуске станице.

Градња прве линије од Устаничке до Творничке улице у Земуну требало би да почне средином 2013. године.

Представници града Београда и француске компаније „Алстом“, начелно су постигли договор о градњи прве линије београдског метроа.

Договорено је да би студија требало да буде завршена до септембра 2012. године, као и да би већ средином 2013. радови могли да почну.

На састанку се причало о томе да би следећи корак после студије био обезбеђивање новца и избор извођача радова. Француска ће са донацијом од три милиона евра финансирати израду студије.

Студија прве линије, коју ће

радити Французи, практично значи да ће сва документација бити урађена: од идејног пројекта, студије изводљивости, заштите животне средине, исплативости, преко мерења, калкулација... Како је раније речено, Французи би требало да предложе два решења прве линије, две варијанте трошкова градње и две варијанте прихода од експлоатације тог превоза. Студија ће рећи и како линија треба да изгледа, куда ће ићи, како ће прећи на Нови Београд, ког ће капацитета бити и колико ће имати станица.

Процена је да би за изградњу те линије било потребно три до три и по године, па би она, практично, могла да почне да се користи крајем 2016. или у првој половини 2017.

„Француска компанија „Алстом“, је веома заинтересована за изградњу метроа у Београду“, каже извршни директор „Алстом“-а за саобраћај, задужен за ЈИЕ, Ериберто Диарте.

Он наводи да је „Алстом“ заједно са једном италијанском фирмом лобирао да Француска и Италија повољним кредитима Србији затворе финансијску конструкцију тог пројекта.

Диарте је подсетио да је Француска, на основу Споразума о стратешком партнерству, донирала три милиона евра за израду студије изводљивости за метро, која би могла бити завршена до краја године.

Истакао је да се ради детаљан план прве линије београдског метроа, од Устаничке до Творничке у Земуну, у дужини од 15 километара. Према његовим речима, **изградња једног километра метроа, какав би се градио у Београду, кошта између 26 и**

27 милиона евра.

За изградњу прве линије било би, према његовим проценама, потребно између 400 и 700 милиона евра. Иначе, **процене су да би Београду биле потребне три линије метроа, за које би било потребно око две милијарде евра.**

О цени за прву линију ће се преговарати када буде завршен идејни пројекат и она зависи од разних околности – од дужине градње, начина кредитирања и других, али Диарте процењује да би најјефтинија цена могла бити око 500 милиона евра. Од тренутка потписивања споразума о градњи, што би се могло очекивати на пролеће 2012. године, **метро би могао бити изграђен у року од три године, односно до 2015.**

Диарте је објаснио да је компанија Алстом, једна од водећих у свету у градњи метроа, заинтересована за долазак на српско тржиште, јер процењује да је Србија „...земља која се развија. Са таквим аргументом ишли смо код француске владе, тражећи да обезбеди Србији повољне кредите, а они су за сад дали три милиона донације за студију о изводљивости“ – рекао је Диарте.

„Србија је земља са великим потенцијалом која се после тешких година развија, али има врло застарелу инфраструктуру. Инвестиције у инфраструктуру су до сада изостајале, а оне су неопходне да би земља могла да оствари економски раст и да се повеже са Европом. Ми смо заинтересовани за вас, и ви за нас, па мислим да смо на путу да остваримо добру и преко потребну ствар. Сада смо на почетку“, каже Диарте.

Са правне стране, свему

томе претходи ратификација међудржавног споразума између Француске и Србије, потписивање меморандума о разумевању између града и "Алстом"-а и декларације о намерама између града, Републике Србије и Француске.

Француска је показала интерес за учешће у пројекту метроа и понудила донацију од три милиона евра, условивши је обавезом Србије да сама обезбеди новац за градњу, а да се композиције возова купе управо од "Алстом"-а.

Град и република нису желели да пристану на такав аранжман. Домаћа страна јесте заинтересована за набавку ових композиција, тим пре што је "Алстом" у самом светском врху у производњи возова за метро, али је захтев био и да Француска обезбеди повољне кредите за изградњу прве линије.

После скоро годину дана преговора, крајем јула премијер Француске је послао допис српском премијеру Мирку Цветковићу у којем се, између осталог, каже да је Француска вољна да обезбеди 500 милиона евра за реализацију пројекта метроа.

Део новца био би коришћен за грађевинске радове на изградњи, а камате које би Србија, односно град, плаћали, биле би онолике колике су и



Метро станица у Сантјагу

код развојних банака, попут EIB и EBRD, на чему је Београд све време и инсистирао.

Београдски метро би требало да буде дугачак 36 километара, са 55 станица и да иде под земљом у старом делу града, а у Новом Београду по површини. Композиције метроа би се кретале просечном брзином од 28,2 километра на сат, тако да би путовање од прве до последње станице трајало 26 минута.

У плану је да друга траса метроа буде Баново брдо – Правни факултет.

Прва линија метроа од Устаничке до Творничке улице би била дуга 15 километара. Друга би се укрштала са првом код Правног факултета и ишла од Карабурме до Видиковца, а трећа преко моста преко Аде и спајала Нови Београд са Чукарицом. У перспективи, прва линија ће бити продужена до Блока 45, на Новом Београду.

ЧЕТИРИ ДЕЦЕНИЈЕ СНА

1972. – Усвојен нови Генерални урбанистички план (ГУП) и формиран Сектор за метро при Скупштини града

1982. – Направљен пројекат „Метро Београд“ са 18 метро станица

1985. – Модел метроа потискује идеја „Трамвајем у 21. Век“

1991. – Први пут се најављује могућност градње „лаког“ метроа

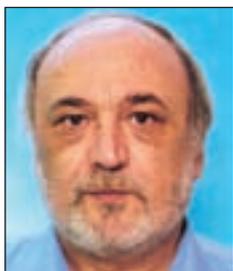
1997. – Градоначелник Зоран Ђинђић обнавља рад Сектора за метро

2003. – Усвојен нови ГУП, према којем се гради лаки шински систем

2005. – Градоначелник Ненад Богдановић обнавља идеју о лаког шинском метроу

2010. – Скупштина града усваја документ „Београдски метро – основа за избор решења“.

2011. – Информација о Меморандуму о разумевању у вези са пројектом „Београдски метро“ који треба да дефинише сарадњу града Београда и француске компаније „Алстом транспорт“, усвојена на седници Скупштине града.



ВОЗ ИЗВАН ДАТУМА /1/

ЦРНИ МУСТАНГ

Он је као легенда која никада и нигде не почиње и не завршава се!

Пише: Зоран Миленковић

Црни мустанг јури равницом.

Дивљи жути сунцокрети у Пожешкој котлини повијају главице на поветарцу, који одише свежим дахом надоласећих планина.

Овчарско – кабларска клисура!

Сиви, челични коњ, пребродивши планинску реку, јури ка далеком хоризонту. Галопира бесконачним шумама над којима, под блештавим сунцем, орао шири своја крила. Високо, високо кружи орао над врховима зелених планина.

Коњ неуморно јури клисуром као легенда која никада и нигде не почиње и не завршава се.

Црни мустанг јури клисуром.

Саживео се с тутњавом и клопарањем, с тишином и непомућеним миром. Пруга је час неми а час вечити сведок...

Станице су лица и наличја села и градова. Поњаве многомирисне. Мириси жестоки, тешки као маљ, ту имају свој вечити колосек. Воз изван датума. Прочешљати сваку забит. Видети час бизарне, час невероватне слике, додајући при томе малу сенку изнова оживљеног сећања на воз над возовима – „Ђиру“.

Стари добри „Ђира“! Живот уз пругу. Живот око пруге. Детиње игре. Маштарије о путовањима. Судбине малих и још мањих, обичних и најобичнијих, гаравих и мусавих, униформисаних и неуниформисаних...

Воз у њедрима Западне Мораве.

Црни мустанг јури равницом.

Хиљаде малих сунаца у трави хвата у себе лик воза. Он путује свакодневно небом над зеленом даљином. Он је као легенда из давних времена. Као песма уморних ратара, који путују кућама, кроз пшенична и кукурузна поља. Равница је велика и ловаца много. Али њега нико неће уловити. Ако би се ловац приближио том ди-

нека посве невероватна судбина. То је једна дивна неприлика...

Из магле сећања израња слепи хармоникаш који је годинама и деценијама путовао овом равницом. Тамо негде, у доњем току Западне Мораве. Увек с малом белом хармоником. Па песмом време прекраћивао. Неке растанке и болове туђе боловао.



вљем коњу који јури, црни мустанг би се претворио у белог голуба. Зелена трава равнице се таласа, пелин мирише, а бели голуб лети високо према плавом Јастрепцу. Тамо ће се претворити у бели облак!

Црни мустанг јури равницом.

Црни коњ, црна птица, црни облак... Али на слободном, модром небеском своду, пламти бакарно сунце. Коњ носи у свет сјај сунца.

Док се путује кроз време, буђење је нестварно колико и сан. Неретко нам се прикачи и

Иза паучине сећања појављују се и дрвене клупе из вагона треће класе. Оних вагона у којима се до последње мрвице делио хлеб и печена кокошка. То је једно време био главни јеловник у овом возу. Дочекивали су се вољени, испраћали жељени...

Понека љубавна прича и писак локомотиве у гроплану...

Црни мустанг јури равницом.

Он је као легенда која никада и нигде не почиње и не завршава се!

СЕЋАЊЕ НА БУДУЋНОСТ /3/

ТЕНДЕР 939

Велики чешки композитор, Антоњин Дворжак, био је страсно заљубљен у железницу.

Сатима је лутао железничким станицама. Знао је у Прагу све локомотиве и према свакој од њих је имао некакав лични однос. Волео их је. Нарочито га је љутило неразумевање других људи за његову љубав. Приликом доласка ћеркиног вереника из Беча, прво Дворжаково питање је било:

„Која је локомотива вукла Ваш воз?“

Наравно, млади човек није знао одговор, па је Дворжак био јако љут:

„Па какву је онда сврху имало то Ваше путовање?“

Када је требало следећи пут да допутује из Беча, вереница младог човека замоли да забележи број локомотиве која буде довукла његов воз у Праг, да се тата неби опет љутио. Дворжак је са нестрпљењем

поново дочекао будућег зета и одмах га упитао за број локомотиве. Млади човек је дискретно погледао ивицу своје манжетне, на којој беше исписао број локомотиве и поносно рече:

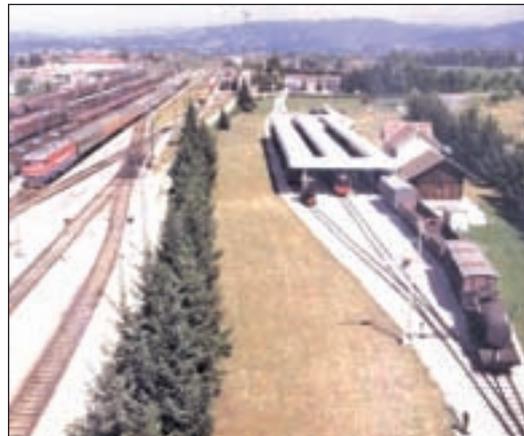
„Довукла нас је 939!“

„Шта, бре, 939? Ти си, младићу, непоправљиви шепртља. 939 није уопште локомотива – то је тендер!“

Дворжак је баш био љут ...

Тако је овај млади човек озбиљно угрозио свој брак и своју будућност због железнице.

П.С.: *Још када смо били деца, пролазак воза беше за нас радостан догађај! Како нам је локомотива изгледала велика, ларма паклена, хуктање необуздано, а воз бескрајно тежак! Доцније се то мало изменило. Како смо шта*



Музеј у Пожеги

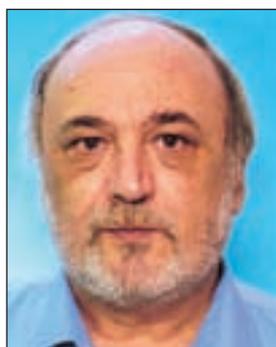
ближе о њој сазнавали, неман је постајала мања и безопаснија. Али једно је остало исто – одушевљење при проласку воза! То остаје до гроба. И изнемогли старац, са slabим видом, када чује воз, исправи се у наслоњачи, неби ли га угледао кроз прозор. О како, како је диван тај воз... /инж. Лончаревић/

А шта са новим генерацијама, одраслим уз савремене железнице, с хаварисаним дизел и електро локомотивама?

Зоран Миленковић

НА РЕД ЈЕ ДОШЛО КРАЉЕВО /2/

МАЈСТОР ЖИВКО, ПОНЕСИ МЕ



Пише: Зоран Миленковић

Машиновођа Живко Алексић, јавио се као добровољац за рад међу првих сто људи изведених на стрељање.

Један Немац је обележио правоугаоник – десет пута двадесет

Позив железничарима Краљева да се јаве на посао 13. октобра 1941. године написала је смрт. Било их је преко четири стотине. После пуштања руководиоца и шефова Дирекције, њих 380 су последњи ушли у халу Фабрике вагона и сутрадан први изведени пред митраљеске цеви. Услови за спасење није било, а неколицина је доживела да по други пут буде изведена пред стрељачки строј. Четворица преживелих су остала да сведоче о окрутности злочина и потресној величини жртве...

*„И из гробља дошли смо чисти
Кроз облаке дима назирао се
Светлости нове зрак“*

(Д. Васиљев)

сет метара. Живку су наредили да ашовом усеца земљу, дуж обележених линија. Остали су чекали. Затим је уследила команда: копати два метра у дубину! Железничари су навалили (прионули) на посао. Негде у

смирај дана, Живко је први отворено изговорио стрепњу у погледу крајњих намера злочинаца:

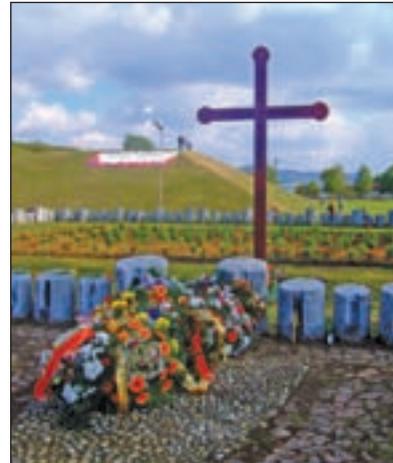
„Браћо, да целивамо ову нашу црну земљу, да нам буде лакше. Копамо себи гробницу!“

Наставио је да копа и стално размишљао како да преживи. Ускоро су завршили. Тада су пришли Немци и сабили их над раку. Свуда наоколо била су митраљеска гнезда. Са оближње косе, топови су тукли неке партизанске положаје. А онда су одјекнули митраљези...

Живко је најдуже остао на ногама. Када је схватио да је остао непогођен, свом силином се бацио на земљу. Преко њега су падали мртви. Просути мозак и крв, сливали су се по њему. Осетио је бол у десној руци. Био је рањен. Преживљавао је ужасне тренутке. Неколико немачких војника је пришло стратишту. Почело је докрајачивање. Живко је престао да дише. Када га је један кундаком куцнуо у капу, он се није ни померио. Ране су пекле, али је он стоички трпео бол.

Друга група од сто људи попадала је преко њих. И ту су

метак није ни окрзнуо. Вечност је прошла док митраљези нису замукли. Знао је да десно од њега треба да лежи возовођа Митровић. Крајичком ока је видео да је још жив. А онда је пришао један Немац... Он се притајио. Одјекнуо је хитац поред његовог десног увета. Крв се распрштала на све стране и попрскала га. Митровић се више није мицао, а изгледало је и да је Топлица мртав. Време је одмицало. Једино што је тада могао да схвати, било је да га је крв пријатеља и колега спасила... Тек када се све утишало, Топлица је отворио очи и погледао унаоколо. И онда, поглед му се сусрео са Живком Алексићем. Живко је био као омађијан. Тренутак пре тога, схватио је да је баш поред њега још увек жив и један радник Фабрике вагона (Милан Соколовић). Са друге стране и један дечак, тешко рањен. Сви су се немо гледали!



Још једном су га сви погледали и наставили бауљање по мраку! Тако сатима!

На фудбалском игралишту, дечак је издахнуо. Топлица се одвојио и кренуо према својој кући. Живко и онај други, наставише ка ложионици. А требало је проћи и поред немачког бункера. Међутим, баш тада однекуда наиђе нека маневарка. Нису их приметили и они наставише пузање. Када су најзад стигли до ложионице, сакрили су се у котлу старе локомотиве. Ту су остали шест дана без хране и воде. Онда се Живко јавио својим друговима...

Када се мало опоравио, отишао је у Команду места и захтевао да буде примљен код немачког команданта Мациовица. Ту је Живко испричао све шта му се десило и протествовао што је одведен у рацији, иако се налазио на службеној дужности. Поседовао је и „аусвајс“. Показао је ране и упорно гледао Мациовица у очи. Командант се гласно насмејао:

„Ти си луд, ј... ти мајку српску!“

Ипак, опростио му је живот.

Тако је машиновођа Живко Алексић самог себе дописао на списак живих. Маневриста Топлица Смиљанић је сутрадан одмах отишао код шефа станице да се јави на дужност. Шеф га је кукавучки одбио, јер се налазио на списку стрељаних. Онда је отишао код надзорника XIV секције за одржавање пруге и овај га је одмах убацио у распоред рада за текући месец.

А крај вреле гомиле празних чаура, борба за живот се наставља...

У СЛЕДЕЋЕМ БРОЈУ: КОЛОНА ЈЕ КРЕНУЛА

МОЈА ГЛАВА НИЈЕ СКУПЉА ОД ЊИХОВЕ

Међу стрељаним радницима железничке ложионице у Краљеву, живот је изгубио и Милорад Радосављевић, надзорник локомотива. А тај страдалник био је, у ствари, пореклом Немац и звао се Лоренц Бергер.

Његов отац је дезертирао из аустроугарске војске и после Првог светског рата се преселио из Беча у Шабац. Лоренц је, дружећи се са Србима, у једном моменту живота одлучио да промени веру и име. Приликом женидбе са Српкињом из Смедеревске Паланке, прешао је у православље и узео име свог венчаног кума Милорада.

У хали Фабрике вагона, на позив Немаца да се пријаве сви који нису српског порекла, није хтео да се пријави. Када су, ипак, немачки војници сазнали да је немачког порекла и позвали га да као такав може да изађе из хале, он је одговорио: „Моја глава није ништа скупља од њихове...“

Како ни поред неколико позива није хтео да напусти халу и своје железничаре, стрељан је заједно са њима.

железничари били најбројнији...

Маневриста Топлица Смиљанић, бацио се на земљу, а да га



ДОПИСАНИ НА СПИСАК ЖИВИХ

Када се потпуно смркло, Живко се тешком муком извукао испод мртвих. Помогао му је онај до њега. Кренули су и повукли рањеног дечака за собом. Када су стигли до Топлице, брзо су се договорили да беже испод ограда, ка ложионици. Наставили су ћутећи. Тада је тишину ноћи запаарао језовит глас: „Мајстор Живко, понеси ме...“

Стали су као укопани. Живко се осврте и познаде једног радника из претоварног магацина. Хоће да помогне и овом железничару! Нажалост, обе ноге су му пресечене. Не може да га носи.

15. СЕПТЕМБАР У СУБОТИЦИ

НАПРОСТО СУ СЕ НАШЛЕ КОЛЕГЕ И КОЛЕГИНИЦЕ

Дан железничара представља управо такав догађај, када је потребно избрисати све разлике које нас неминовно карактеришу, а неговати оно суштинско што нас повезује

Од памтивека је у људском бићу дубоко усађена жеља и потреба припадности одређеној друштвеној групи. Карактеришу, а неговати оно суштин-



којем припадају, одражава њихове тежње или специфичне карактеристике које их разликују од других. Осећај повезаности, између осталог, даје сигурност појединцу, али и могућност да се докаже у пружању заштите и помоћи другима.

Железничари су увек имали осећај да припадају једној великој породици, не само зато што је из исте средине радило више генерација, већ су напросто, у свакодневном, даноноћном, мукотрпном раду, стварали и гајили дубоке, не само професионалне везе.

Дан железничара представља управо такав догађај, када је потребно избрисати све разлике које нас неминовно

карактеришу, а неговати оно суштин-



ско што нас повезује. Наравно да синдикати или поједине службе и делатности имају своје специфичне дане које обележавају, али је овај 15. септембар, дан који тежи ка томе да брише разлике. Рад на железници, ма колико га конструктивно критиковали, ипак је одхранио и пружио егзистенцију генерацијама.

Овог пута желим да ис-

такнем једно предивно окупљање железничара на Палићу, поводом нашег дана. Неко би у неким прошлим временима рекао – празника. Окупљени, без обзира на посао који обављају, без подела на секције и организационе целине, напросто су се нашле колеге и колегинице. Прилика да обновимо приче које су недоречене или се пак боље упознамо.

Посебну чар овом сусрету,

дала су деца која су након почетног устезања, брзо пронашла заједнички језик. Упадам у замку клишеа, али гледајући њих, неминовно ми се јавља мисао да су стварно они наша будућност, као што смо ми некада били нашим родитељима. Незнам да ли смо испунили њихова очекивања, али се искрено надам да су ови клинци и клинцезе оно право, у шта вреди улагати.

Једно је сигурно, ми железничари, одувек и у свему познати по солидарности, имамо обавезу да свако појединачно и сви заједно пружимо максимум, за њихов срећнији живот.

Зато пребродимо разлике, потражимо нити које нас спајају и будимо поносни што смо припадници једне велике железничке породице.

Звонимир Мишић

35. СПОРТСКИ СУСРЕТИ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ТИМОЧКЕ КРАЈНЕ

НАСТАВЉЕНА ТРАДИЦИЈА

У Зајечару, поводом дана железничара, 15. септембра, одржани 35. спортски сусрети железничара Тимочке крајне

Спортски сусрети железничара Тимочке крајне, одржани су у Зајечару, 15. септембра. Поред екипа састављених по делатностима у железничком чвору, учествовала је и екипа ТИР Бор, као гост. Укупно их је

било седам.

Од спортских дисциплина, биле су заступљене: мали фудбал, шах, стони тенис, пикадо и надвлачење конопца.

У фер и надасве пријатељским такмичењима, остварени резултати на спортским теренима су:

- у малом фудбалу: треће место је заузела екипа ЗОП, друго место екипа вуче возова и прво место екипа ТИР Бор;

- у шаху: треће место је заузела екипа ЗОВС, друго место екипа СП, а прво место припало је екипи ТКС;

- у стоном тенису: треће место је припало екипи ТКС, друго место екипи СТП, а прво место екипи ЗОВС;

- у пикаду: треће место је заузела екипа ТКС, друго место екипа СП, а прво место екипа вуче возова;

- у надвлачењу конопца: треће место припало је екипи вуче возова, друго место екипи СП, а прво место екипи СТП;

- у свеукупном пласману, редослед екипа је следећи: треће место екипа ТКС, друго место екипа вуче возова и прво место екипа СП.

По завршетку такмичарског дела, организован је заједнички ручак за све учеснике игара. У хотелу „СРБИЈА ТИС“, уз богат мени и одличну музику, остало се до дубоко у ноћ.

Горан Смиљановић



СО ЕТП НИШ

АКЦИЈА ДАВАЊА КРВИ У ВРАЊСКОЈ БАЊИ

Актив добровољних давалаца крви ОЦ за ЕТП Ниш је најстарији актив на железнице који постоји и ради од 1975. године, а сваке године у пролеће и у јесен, организује акције које увек имају велики одзив давалаца

Актив броји 130 чланова из ЕТП Ниш, Лесковац, Врање, Параћин и Зајечар, па према томе се може рећи да је сваки трећи запослени, давалац крви.

Тако је било и овог пута. Актив добровољних давалаца крви ОЦ за ЕТП Ниш, организовао је 63. акцију давања крви, 21. октобра у Врањској Бањи, уз велику подршку пословодства АД „Железнице Србије“, Секције за инфраструктуру чвора Ниш, Синдиката железничара Србије

и Синдикалне организације Секције за ЕТП Ниш.

У овим тешким временима, колеге из ЕТП, поново су показали да имају велико срце и у великом броју су учествовали у акцији давања крви. Међу седамдесет давалаца крви, посебно треба поменути да је било колегиница које су дугогодишњи даваоци, а десетак колега је крв дало више од 35 пута.

Координатор добровољног давалаштва за ЕТП, Стевановић Драган је уручио пригодне пок-

лоне колегама Небојши Тодоровићу, који је крв дао 50 пута и Драгану Јовићу, који је крв дао први пут.

Организациони одбор актива, под руководством председника Зорана Цанића и секретара Зорана Недељковића, спровео је ову акцију у сарадњи са Заводом за трансфузију крви из Ниша и овом приликом се захваљује свима који су подржали ову хуманитарну акцију.

Маријана Николић

СИНДИКАЛНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЕТП НИШ

ДОДЕЛА САТОВА ЗА ЈУБИЛЕЈ

Традиционално, синдикална организација Секције за ЕТП Ниш, већ петнаест година, својим члановима додељује сатове за јубиларну годишњицу у раду



Синдикална организација Секције за ЕТП Ниш, већ петнаест година наставља традицију. Својим члановима, Одбор синдикалне организације додељује сатове за јубиларну годишњицу у раду, мада се може рећи и поклон за припадност синдикату.

Ове године, у време обељежавања Дана железничара у септембру, организована је пригодна прослава у Нишу, у лепом амбијенту ресторана Секције за инфраструктуру чвора Ниш. Том приликом је подељено 25 сатова колегиницама за двадесет година радног стажа и колегама за двадесет пет година радног стажа.



У ова времена, која одликује све већа отуђеност међу људима и све мање прилика да се „заигра и запева“, како то умеју на југу, лепо је када се тако нешто дешава.

Велики број радника је цео свој радни век провео на железници, па ће и поклон као успомена на то време, сигурно имати значаја.

Маријана Николић

СИНДИКАЛНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЕТП КРАЉЕВО

ПОКЛОНИ КОЛЕГАМА

Одбор синдикалне организације ЕТП Краљево је крајем септембра уприличио пригодну свечаност, на којој су колегама са тридесет пет година стажа, уручени ручни часовници

По речима Милана Девеџића, председника синдикалне организације, Одбор синдикалне организације ЕТП Краљево, почетком ове године, донео је одлуку да својим члановим, колегиницама које наврше 30 и колегама са 35 година стажа, за дугогодишњу верност предузећу, на поклон уруче ручне часовнике.

Овом приликом, сатови су уручени Радољубу Миљковићу из деонице КМ Краљево, Мирославу Максимовићу из деонице СС Чачак и Селимиру

Попадићу, возачу у Управи ОЦ ЕТП Краљево.

Истим поводом, ове године и на сличан начин, поклон сат је уручен Драгољубу Савићу из СС Чачак, па како Девеџић рече, нада се да ће бити прилике да се колегинице и колеге све чешће окупљају на заједничким свечаностима, излетима и дружењима.

Треба свакако нагласити, да су поклони колегама купљени из средстава синдикалне чланарине и дела средстава које чланови синдиката и запослени додатно издвајају

за ове намене.

Све колеге су се бираним речима и са великим узбуђењем захвалили на указаној пажњи и поклонима. Скромни поклони, свакако ће им бити драга успомена на године живота које су провели са колегама на железници. Они се надају да ће остати у лепом сећању млађим колегама и да њихов рад неће бити заборављен.

Уз поклоне које су добили од колега, нека и овај текст буде допринос њиховим жељама.

Драган Васиљевић

ИЗ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИСТОРИЈЕ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ И СПОРТ

Припрема: Владимир Радојевић

- ◆ Југословенске железнице 1951. године постају чланице Међународног савеза железничара спортиста УСИК – а.
- ◆ Железничари Србије су били три пута домаћини шампионата УСИК – а. Прво такмичење одржано је од 1. – 3. јула 1955. године, када је у Суботици одржан други шампионат УСИК – а у атлетици, уз учешће осам репрезентација железничких управа.
- ◆ Друго такмичење УСИК – а у Србији, одржано је у Суботици од 5. – 9. јуна 1968. док је треће одржано у Новом Саду, у периоду од 8. – 12. јуна 1983. године.
- ◆ Седамдесетих година, на нивоу ЈЖ, формиран је Координациони одбор за друштвену активност железничара Југославије. Одбор су чинили по један представник свих железничко – транспортних предузећа са мреже пруга ЈЖ. На иницијативу овог Одбора, основане су Радничко – спортске игре железничара Југославије.
- ◆ Прве Радничко – спортске игре железничара Југославије, одржане су у Љубљани 1974. године.
- ◆ На територији Србије, Радничко – спортске игре, одржане су 1975. у Новом Саду, 1979. у Доњем Милановцу, 1982. у Приштини, 1985. у Нишу, 1986. у Шапцу, 1988. на Борском језеру.
- ◆ Крајем седамдесетих година, почело је одржавање радничко – спортских игара железничара Србије. Прве игре одржане су у Бору 1979. друге 1984. у Крагујевцу и треће 1985. у Ужицу; игре су организоване на нивоу репрезентација железничких чворова, са мреже ЖТП „БЕОГРАД“.
- ◆ Најзначајније регионалне радничко – спортске игре које се и данас одржавају, су радничко – спортске игре Баната и радничко – спортске игре Тимочке крајне.
- ◆ Савез друштава и клубова ЖТП „Београд“, основан је у Београду 23. децембра 1972. године. Оснивачкој скупштини, присуствовали су делегати из 22 спортска клуба, седам из културно – уметничких, пет из планинарских друштава и два из есперантских друштава железничара.

ЧЕФРИЗМИ

ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ



- ◆* Крало се на све стране – то доказује да смо ми један свестран народ.
- ◆* Ватрогасци су стигли строго на време. Пожар је локализован, а објекат је изгорео до темеља.
- ◆* Наши договори су били строго поверљиви, тако да ни ми сами незнамо шта смо се договорили.
- ◆* Данас бити поштен није тешко, али је ризично.
- ◆* У процесу несврставања, Србија је отишла најдаље. Она више не припада ни самој себи.
- ◆* Имамо здрав разум, још да утврдимо шта да радимо са њим.
- ◆* Некада смо имали посао, али нисмо хтели да радимо. Сада немамо посао, а хоћемо да радимо – никако да се ускладимо.
- ◆* Што рек'о песник: „У задње време немам време“.
- ◆* Са најновијим повећањем пензија, пензионери могу само да се сликају.
- ◆* Ми смо небески народ, зато и живимо у облацима.
- ◆* Код нас је стање одлично, ако изузмемо велику незапосленост, корупцију, низак стандард.
- ◆* Такви смо ми - кад нешто предложемо ми смо несхватљиви, а кад нас гоне ми смо неухватљиви.
- ◆* Многи се данас праве луди и ништа им није, а многи се и не праве, а свашта им је.
- ◆* Какав смо ми малер; увек нам дају да бирамо или лоше или горе.
- ◆* Много нам је стало до утврђивања истине, па макар употребили и највећу лаж.

БРОЈ: 10
БЕОГРАД, 18.10.2011.године

На седници одржаној 18.10.2011.године, Комисија за фонд солидарности радника донела је следећу:

О Д Л У К У

1. Одобравају се позајмице члановима СЖС-а, за месец октобар 2011. године по списковима достављеним из ЈСО-а и то:

НАЗИВ ЈСО	БРОЈ ПОЗАЈМИЦА	ИЗНОС
ЈСО СТП	210	4.200.000,00
ЈСО ЗОП	117	2.340.000,00
ЈСО ЗОВС	168	3.360.000,00
ЈСО ЕТП	71	1.420.000,00
ЈСО УП-ЗС	64	1.280.000,00
ЈСО ТКС	52	1.040.000,00
ЈСО ВВ	48	960.000,00
У К У П Н О	730	14.600.000,00

2. Спискови ЈСО-а су саставни део ове одлуке.

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ

МИЛАНОВИЋ СЛОБОДАН

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

МИРКО ЛАЗИЋ

СИЖЕ • Лист Синдиката железничара Србије • Оснивач и издавач: Синдикат железничара Србије • Главни и одговорни уредник: Мирко Лазић • Адреса: 11000 Београд, Немањина 6 • Тел./факс: 011/36-18-354 • www.szs-railsyn.org • E-mail: ztp_szs@yahoo.com;

Уређивачки одбор: Комисија за информисање, образовање и издавачку делатност Синдиката железничара Србије: Радојевић Владимир, Кикић Биљана, Ђорђевић Горан, Грубач Драгољуб, Перић Милоје, Стојановић Драган, Милинковић Јелена • **Сарадници:** Арсенијевић Вера, Солдо Снежана, Васиљевић Драган и Миленковић Зоран • **Техничка припрема:** Дарјан Митић, Драган Васиљевић и Вера Арсенијевић

Извршни издавач: Желнид Београд • **Адреса редакције:** 11000 Београд, Немањина 6 • **Тел:** 011/36-18-354; • **Штампа:** Желнид, Београд • СІР - Каталогизација у публикацији Народне библиотеке Србије, Београд 331.105.44(497.11) • ISSN 1451-7035 • COBISS.SR.ID 135437063

**СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА**

Одобрена солидарна бесповратна повчана помоћ за ОКТОБАР 2011. године, на састанку одржаном
18.10.2011.године.

Р.број	По члану	Број одлуке	Име и презиме	ЈСО	Износ
1	16.8	1/10/2011	Максимовић Мариора	ВВ Бг.	10.000,00
2	16.6	2/10/2011	Терзић Драган	ЕТП Пожега	15.000,00
3	16.6	3/10/2011	Ђорђевић Слободан	ЕТП Ниш	15.000,00
4	16.8	4/10/2011	Максимовић Наташа	УПЗС НСП Бг.	20.000,00
5	16.4	5/10/2011	Толици Илонка	УПЗС Зрењанин	10.000,00
6	16.8	6/10/2011	Петровијевић Драгана	УПЗС Ужице	15.000,00
7	16.8	7/10/2011	Рицловић Драгољуб	ТКС Зајечар	5.000,00
8	16.6	8/10/2011	Радовац Фрањо	ТКС Н.С.	15.000,00
9	16.8	9/10/2011	Ђорђевић Душко	ТКС Пожега	5.000,00
10	16.8	10/09/2011	Гмитровић Братислав	ТКС Зајечар	5.000,00
11	16.8	11/10/2011	Симоновић Небојша	ТКС Зајечар	5.000,00
12	16.8	12/10/2011	Лазич Ненад	ЗОП Ниш	5.000,00
13	16.8	13/10/2011	Кићановић Дејан	ЗОП С.М.	5.000,00
14	16.8	14/10/2011	Сташевић Миломир	ЗОП Кв.	10.000,00
15	16.8	15/10/2011	Гашић Славиша	ЗОП Кв.	10.000,00
16	16.8	16/10/2011	Сегеди Мирослав	ЗОП Н.С.	10.000,00
17	16.8	17/10/2011	Будић Ненад	ЗОП Н.С.	10.000,00
18	16.8	18/10/2011	Лазовић Владе	ЗОП Ужице	10.000,00
19	16.8	19/10/2011	Живковић Радош	ЗОП Кв.	10.000,00
20	16.8	20/10/2011	Чошкић Драган	ЗОП С.М.	10.000,00
21	16.8	21/10/2011	Костадиновић Драгослав	ЗОП Зајечар	10.000,00
22	16.8	22/10/2011	Илић Иво	ЗОП С.М.	15.000,00
23	16.8	23/10/2011	Бркљач Милош	СП Зрењанин	5.000,00
24	16.8	24/10/2011	Михајловић Драган	СП Зрењанин	5.000,00
25	16.9	25/10/2011	Николић Славољуб	СП Кв.	10.000,00
26	16.9	26/10/2011	Митровић Гордана	СП Кв.	3.000,00
27	16.8	27/10/2011	Милосављевић Живота	СП Бг.	15.000,00
28	16.6	28/10/2011	Крччевић Мехмедин	СП Бг.	10.000,00
29	16.6	29/10/2011	Стојковић Саша	СП Бг.	15.000,00
30	16.8	30/10/2011	Дашич Живко	СП Кв.	10.000,00
31	16.8	31/10/2011	Дабичевић Зоран	СП Кв.	10.000,00
32	16.8	32/10/2011	Врга Предраг	СП Рума	10.000,00
33	16.8	33/10/2011	Маргиновић Александар	СП Суботица	20.000,00
34	16.8	34/10/2011	Ласло Бела	СП Суботица	10.000,00
35	16.8	35/10/2011	Бркић Драго	СП Суботица	5.000,00
36	16.6	36/10/2011	Тасић Живојин	СП Пожаревац	15.000,00
37	16.5	37/10/2011	Чавић Никола	ЗОВС Сомбор	11.000,00
38	16.8	38/10/2011	Гајди Босилка	ЗОВС Суботица	15.000,00
39	16.8	39/10/2011	Ивковић Радослав	ЗОВС Топк	5.000,00
40	16.8	40/10/2011	Видић Драган	ЗОВС Рума	5.000,00
41	16.6	41/10/2011	Радосављевић Велибор	ЗОВС Лапово	15.000,00
42	16.6	42/10/2011	Бујагић Радослав	ЗОВС Макин	15.000,00
43	16.8	43/10/2011	Кагић Слободан	ЗОВС Земун	5.000,00
44	16.8	44/10/2011	Радоичић Радољуб	ЗОВС Земун	5.000,00
45	16.8	45/10/2011	Радојичић Милина	ЗОВС Пожега	10.000,00
46	16.8	46/10/2011	Радосављевић Миломир	ЗОВС Лапово	5.000,00
47	16.8	47/10/2011	Станковић Славиша	ЗОВС Лапово	15.000,00
48	16.8	48/10/2011	Стојановић Ратко	ЗОВС Лапово	5.000,00
49	16.8	49/10/2011	Станојловић Добрица	ЗОВС Лапово	15.000,00
50	16.8	50/10/2011	Ђурђевић Владан	ЗОВС Лапово	5.000,00
51	16.8	51/10/2011	Јовић Зоран	ЗОВС Лапово	10.000,00
52	16.8	52/10/2011	Стевановић Небојша	ЗОВС Лапово	5.000,00
53	16.4	53/10/2011	Брацановић Снежана	ЗОВС К.Поље	6.500,00
54	16.8	54/10/2011	Крупчевић Тихомир	ЗОВС Топк	5.000,00
55	16.8	55/10/2011	Лазаревић Зоран	ЗОВС Топк	5.000,00
56	16.8	56/10/2011	Ранисовић Љуба	ЗОВС Н.С.	20.000,00
57	16.8	57/10/2011	Капетановић Мирјана	ЗОВС Рума	10.000,00
58	16.9	58/10/2011	Станковић Дејан	ЗОВС Ниш	10.000,00
У К У П Н О					570.500,00

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
МИЛАНОВИЋ СЛОБОДАН

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
МИРКО ЛАЗИЋ

**ПРЕГЛЕД РЕГИСТРОВАНИХ СИНДИКАТА У АД „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“
СА БРОЈЕМ ЧЛАНОВА ЗАПОСЛЕНИХ У ПРЕДУЗЕЋЈУ ЗА СЕПТЕМБАР 2011. ГОДИНЕ**

РЕД. БРОЈ	НАЗИВ СИНДИКАТА	ИДЕНТИФИКАТОР	БРОЈ ЧЛАНОВА
1	СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	1,5,6, А, К	5929
2	СИНДИКАТ ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	Л	2734
3	СИНДИКАТ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СРБИЈЕ	9, Ђ, М	2616
4	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ	4	1894
5	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА	2	1641
6	СИНДИКАТ ИНВАЛИДА РАДА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	3	41
7	СИНДИКАТ ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ БЕОГРАД	8	71
8	СИНДИКАТ УДРУЖЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА	7	41
9	АСНС – ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЗАПОСЛЕНИХ У ЖЕЛ. САОБРАЋАЈУ	Н	23
10	РЕГИОНАЛНО ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	Г	464
11	АСНС ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ	Т	253
12	СИНДИКАТ ЖТП – БГД НЕЗАВИСНОСТ	Е	258
13	СИНДИКАТ СТРУЧНИХ СЛУЖБИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	Ј	288
14	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА		251
15	СИНДИКАТ НОВИНАРА ЖТП БЕОГРАД	Б	9
16	УЈЕДИЊЕНИ НЕЗАВИСНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	У	12
17	СИНДИКАТ ПРЕВОЗА ПУТНИКА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	М	0
18	СИНДИКАТ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ	Ц	300
19	СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ ЗА ПРЕВОЗ	Ђ	0
20	СИНДИКАТ ВУЧЕ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА	Ж	0
21	СРПСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА 1884	Д	58
22	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ВОЈВОДИНЕ		7
23	ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ ПРВИ МАЈ		13
24	НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА ВОЈВОДИНЕ		63
25	СИНДИКАТ СОЛИДАРНОСТ		2
26	СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СОЛИДАРНОСТ УЖИЦЕ		16
27	СИНД. ОРГ. ЕЛЕКТРОТЕХНИЧКЕ СТРУКЕ ЕТП НИШ		0
	НИСУ ЧЛАНОВИ		2090
	УКУПНО ЗАПОСЛЕНИХ		18554

БЕОГРАД 12.10.2011. год.