# СИНЈЕ

www.szs-railsyn.org

ЛИСТ СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ • ИЗЛАЗИ МЕСЕЧНО • ГОДИНА XVI • ФЕБРУАР 2012. • БРОЈ 178


# СВИМ КОЛЕГИНИЦАМ СРЕЋАН ОСМИ МАРТ!


СЖС ОБЕЛЕЖИО ЈУБИЛЕЈ стр. 4

стр. 8 ОДБОР СЖС ЧВОРА КРАЉЕВО ПРЕВРШИЛА ДАРА МЕРУ

# ПОТПИСАН АНЕКС КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА

Анекс колективног уговора за цену радног сата потписан 10. фебруара цене радног сата у износу од 69,70 динара за прва три месеца текуће године, иако су АД „Железнице Србије“ на привременом финансирању до усвајања Плана пословања за 2012. годину.

**АД „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“**
**БЕОГРАД**
**Број:300/2012-** 90
**Датум:** 10.02. **2012. године**
**Београд**

На основу члана 248. Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09), члана 61. Колективног уговора за Јавно предузеће „Железнице Србије“ („Службени гласник РС“, бр. 84/02, 108/04, 112/06, 45/09 и 70/10 и „Службени гласник „Железнице Србије“, бр. 7/2005), Одлуке Скупштине Акционарског друштва „Железнице Србије“ Београд, број 10-4/2011-2 од 30.06.2011. године и члана 32. став 2. Одлуке о изменама и допунама оснивачког акта Јавног предузећа „Железнице Србије“ („Службени гласник РС“, бр. 37/11), генерални директор Акционарског друштва „Железнице Србије“ Београд и Синдикат железничара Србије, Унија синдиката Српских железница, Синдикат извршних служби Српских железница и Синдикат радника железничке инфраструктуре, дана 10.02.2012.године, закључују

## АНЕКС КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА

**Члан 1.**

Утврђује се вредност једног радног часа за обрачун и исплату зарада за период јануар-март 2012.године, у нето износу од 67,90 динара.

У вредност једног радног часа укључена је месечна вредност за исхрану у току рада и вредност једне дванаестине регреса за коришћење годишњег одмора.

**Члан 2.**

Обрачунска вредност једног радног часа из чл. 1. овог Анекса примењиваће се закључно са обрачуном и исплатом зарада за март 2012.године.

**Члан 3.**

Овај Анекс Колективног уговора ступа на снагу даном потписивања, а примењиваће се за обрачун зараде почев од 01.01.2012. године.

**ЗА РЕПРЕЗЕНТАТИВНЕ СИНДИКАТЕ**
**ПРЕДСЕДНИК**
**СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ**
**Мирко Лазић**

**ПРЕДСЕДНИК**
**УНИЈЕ СИНДИКАТА**
**СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА**
**Бранислав Петровић**

**ПРЕДСЕДНИК**
**СИНДИКАТА ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ**
**СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА**
**Небојша Никић**

**ПРЕДСЕДНИК**
**СИНДИКАТА РАДНИКА**
**ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ**
**Перица Ђорђевић**

**ЗА АД „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ БЕОГРАД**
**ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР**
**Милован Марковић, дипл. инж.**

# СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ ОБЕЛЕЖИО ЈУБИЛЕЈ 20 ГОДИНА ПОСТОЈАЊА И РАДА

**Свечана седница Републичког одбора синдиката Србије, на којој је обележен јубилеј-20 година постојања и рада Синдиката железничара Србије, одржана је 09.02.2012. године. Седници су присуствовали представници Министарства за инфраструктуру и енергетику, Министарства за рад и социјалну политику, генерални директор АД „Железнице Србије" са најближим сарадницима, директори Дирекција и Сектора, председници Уније синдиката српских железница, Синдиката извршних служби српских железница, Независног синдиката железничара Србије, Железничког синдиката, бивши председници СЖС-а Зоран Антић и Мирослав Јеремић, директор и заменик директора Завода за здравствену заштиту радника железнице Србије и остали многобројни гости и сарадници СЖС-а.**

О КОЛЕКТИВНОМ УГОВОРУ (3)

# ПРАВНО ДЕЈСТВО ЕВРОПСКИХ КОЛЕКТИВНИХ УГОВОРА О РАДУ

Пише: Др Братислав Станковић

***Европски колективни уговори о раду се сматрају врстом колективних уговора о раду***

Мада не постоје потпуна комунитарна правила о европским колективним уговорима о раду у погледу свих битних елемената: уговорних страна, поступка преговарања, садржине и форме, ипак постоји довољно елемената да се може говорити о њиховом посебном правном режиму. При томе посебан правни режим укључује и питања правног дејства европских колективних уговора. Становиште о посебном правном режиму је прихватљиво мада одредбе о обавезној снази европских колективних уговора нису садржане у оснивачким актима, односно актима који су интегрисани у оснивачке акте (нпр. Јединственом европском акту или Протоколу и Споразуму о социјалној политици из 1992. године).

Правно дејство европских колективних уговора о раду може да се анализира са становишта уговорних страна и појединачно радника и послодаваца.

Правно дејство европских колективних уговора на уговорне стране одређује у складу са белгијским законодавством, принципима европског уговорног права и препоруком МОР-а бр. 91, која говори о томе да колективни уговор о раду обавезује уговорне стране.

Стога, могуће је извести две основне обавезе из облигационог дела европског колективног уговора о раду и то: прва обавеза је вршење утицаја на чланство да се примени европски колективни уговор и друга, обавеза се тиче очувања мира. Поред ових, друге обавезе су садржане у самом европском колективном уговору.

Како нема релевантне директиве о правном дејству европског колективног уговора на чланице, тако се она може засновати на статутима европских организација социјалних партнера и правилима међународног приватног радног права.

Правно дејство нормативног дела европског колективног уговора на појединачне раднике и послодавце, постоји уколико је европски колективни уговор имплементиран путем националног колективног уговора о раду.

Дакле, правно дејство европског колективног уговора се непосредно изводи из правног дејства националног колективног уговора. Национални колективни уговори не могу бити у супротности са европским.

Ово због тога што европски колектвни уговор нема директно дејство на појединце, јер члан 139 (2) Уговора о ЕЗ изричито предвиђа да европски колективни уговор мора бити имплементиран на одговарајући начин.

*РЕАЛИЗАЦИЈА ЕВРОПСКОГ КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА О РАДУ*

Реализација, као и правно дејство европског колективног уговора, може се посматрати са становишта уговорних страна и са становишта непосредно (појединачног) радника и послодавца.

Прво, националне организације могу да реализују европски колективни уговор тако што би закључиле национални колективни уговор о раду. Будући да реализација европског колективног уговора о раду подразумева закључивање националних колективних уговора о раду у (начелно) свим државама чланицама, а што није једноставно реализовати, изгледа примеренија његова реализација и доношењем одговарајуће директиве. Осим тога, националне организације које не желе да закључе национални колективни уговор о раду могу бити изложене само статутарним мерама. Разлог даље је у томе што нема обавезе у комунитарном законодавству да националне организације у реализацији европског колективног уговора започну преговоре за закључивање националних колективних уговора о раду.

Због свега тога, једноставнији начин за реализацију европског колективног уговора представља, на иницијативу репрезентативних европских социјалних партнера и на предлог Комисије, доношење одговарајуће директиве од стране Савета.

Друго, у погледу радника и послодаваца непосредно, реализација нормативног дела европског колективног уговора, могућа је само на основу националних колективних уговора о раду или закона, односно подзаконских општих аката.

И на овом месту, још једном желимо посебно да истакнемо да државе чланице одређују начин примене директива, у погледу питања која улазе у надлежност комунитарних институција. Тако је државама чланицама препуштено да могу овластити менаџмент и рад, на њихов заједнички захтев, да на одговарајући начин примене стандарде из донетих директива. Сама директива предвиђа рок за своју имплементацију у националном праву. У том року менаџмент и рад могу да закључе коле-

ктивни уговор о раду. На тај начин нормативним делом колективног уговора о раду, који садржи комунитарне радне стандарде из директиве, обезбеђује се имплементација директиве.

*АКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ПОСЛОДАВАЦА И СИНДИКАТА У МЕЂУНАРОДНОМ УРЕЂИВАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА*

Интеграциони процеси у Европској унији у области железничког саобраћаја, засновани на концепту тржишне и социјалне Европе, огледају се не само у успостављању интегрисане железнице и стварању либерализованог тржишта, већ имају и социјалну димензију.

Либерализација и дерегулација железничког система има у противтежи социјалну димензију, тако да се социјално законодавство смешта у саму срж активности европских социјалних партнера у области железнице, као стална потреба за хармонизацијом услова рада у европском железничком саобраћају.

Активности организације послодаваца и синдиката у међународном уређивању железничког саобраћаја се огледају и у постојању социјалног дијалога и закључивању споразума на европском нивоу између Заједнице европских железница (ЦЕР) и Европске федерације транспортних радника (ЕТФ).

Европски социјални партнери у железничком саобраћају, Европска федерација саобраћајних радника (ЕТФ) и Заједница европских железница (ЦЕР), 27. јануара 2004., потписали су два споразума и то:

(1) Споразум о европској дозволи за машиновође који обављају службу у прекограничном интероперабилном саобраћају и

(2) Споразум о неким аспектима радних услова мобилних радника запослених у интероперабилним прекограничним службама.

Основни садржај Споразума о неким аспектима радних услова мобилних радника запослених у интероперабилним прекограничним службама, може се, условно речено, поделити на три дела.

У уводном делу предвиђена је обавезна и факултативна примена Споразума и одређено је значење кључних појмова.

У првом делу, Споразум регулише права мобилних радника запослених у интероперабилним прекограничним службама, и то: минимално трајање дневног одмора код куће и ван куће, паузе машиновођа и осталог возног особља, дужину недељног и годишњег одмора, ограничено време вожње.

У другом делу, Споразум предвиђа контролу, клаузулу о одступању, праћење, оцену и ревизију Споразума.

Други, Споразум о Европској дозволи за машиновође који обављају службу у прекограничном интероперабилном саобраћају обухвата следеће делове и то:

– циљеви споразума;

– обим, начин издавања, власништво и структуру дозволе;

– обавезе железничког предузећа; инспекција од стране националних органа надлежних за безбедност;

– у случају незгоде или удеса:помоћ машиновођи и информисање представника особља;

– праћење Споразума.

Реализација ова два споразума извршена је доношењем одговарајућих директива. Тако је на пример Директивом 2005747 реализован Споразум о неким аспектима радних услова мобилних радника запослених у интероперабилним прекограничним службама.

*УМЕСТО ЗАКЉУЧКА*

Концепт тржишне и социјалне Европе у области железничког саобраћаја, подразумева и закључивање европских колективних уговора. То захтева и оправдава даљи развој колективног преговарања и закључивања европских колективних уговора, са садржином која обухвата одређена питања из предмета комунитарног радног права.

Може се очекивати да ускоро, и то не само социјални партнери у подржављеним и приватним железницама, него скоро једнако заинтересоване институције Европске уније понуде закључивање европског колективног уговора о раду у железничком саобраћају.

Поставља се питање садржине колективног уговора у том смислу. Европски гранси колективни уговор о раду у области железничког саобраћаја између Заједнице европских железница (ЦЕР), на страни послодавца, и Европске федерације транспортних радника (ЕТФ), на страни синдиката, уређује права и обавезе уговорних страна (облигациони део) и услови рада запослених (нормативни део), и садржи минималне стандарде и основ за закључивање националних колективних уговора о раду.

То, даље, значи да се однос између европског и националног колективног уговора заснива на становишту да одредбе европских колективних уговора садрже минималне стандарде, односно, представљају минимални основ за закључивање националних колективних уговора, који, отуда, могу да садрже повољније одредбе за раднике у односу на европске колективне уговоре о раду – начело „in favorem laboratoris“.

При томе, поставља се, као основно, питање могуће садржине европског гранског колективног уговора у области железничког соабраћаја.

Овај колективни уговор може да обухвати следећа питања из предмета комунитарног радног права, као што су на пример: уједначавање услова рада, што укључује питање заштите здравља и безбедности, ограниченог трајања радног времана, недељни годишњи одмор, посебна заштита железничара који раде на опасним и по здравље штетним пословима, афирмација економске и социјалне кохезије уз учешће структурних фондова код реорганизације послодаваца и положај запослених, односно њихова индивидуална и колективна права у случају реорганизације, заштита запослених у случају раскида уговора о раду, обавештавање и консултовање, као и заштита професионалних, економских, социјалних и културних интереса у грани железничког саобраћаја.

### СО СТП БЕОГРАД

# СВЕ ТЕЖЕ ДО ПОМОЋИ

***На седници је разматран предлог новог Правилника Фонда солидарности СЖС. Незадовољство чланова Одбора се односи на укидање помоћи по основу „тешке материјалне ситуације“***

На првој редовној седници Одбора СО СТП Београд одржаној 24. фебруара, присуствовали су Драган Ранђеловић, председник ЈСО СТП, Снежана Солдо, председница Секције жена СЖС и Ристић Љуба, председник Секције младих ЈСО СТП.

О дешавању између две седнице говорио је Зоран Ђорђевић, председник СО СТП Београд, рекавши да је свечана седница РО, поводом обележавања јубилеја 20 година постојања СЖС, одржана 9. фебруара, а седници су поред чланова Републичког одбора присуствовали представници Већа савеза самосталних синдиката Србије, Независног синдиката машиновођа Србије, Синдиката извршних служби српских железница и Железничког синдиката, као и генерални директор АД „Железнице Србије“ Милован Марковић са сарадницима и помоћник Министра за железнички саобраћај Дејан Ласица.

На седници је разматран предлог новог Правилника Фонда солидарности СЖС. Незадовољство чланова Одбора се односи на укидање помоћи по основу „тешке материјалне ситуације“. Разматрајући даље предлоге наишло се на неподржавање члана који се односи на очна помагала, пошто се даје само за оне који носе +/-5 диоптрију и више. Тражи се да то буде и мања диоптрија.

На седници су поднети извештаји о раду Комисија за одмор и рекреацију и Фонда Солидарности. Подносиоци извештаја су били Драган Јовановић и Зорица Стојић.

Драган Јовановић је изнео да је у 2011. години било подељено 118 ваучера, од којих су 57 ваучера били за одлазак радника у бање, 54 за боравак на мору, а 7 за одлазак на Палић. Констатовано је да је Комисија добро радила.

Зорица Стојић је урадила пресек за 2011. годину. Било је 155 молби за доделу помоћи, а реализовано је 154 молбе (она једна није, пошто подносилац захтева није био наш члан).

Део средстава је дат као помоћ код смртних случајева (14 преминулих) и за новорођену децу (9 новорођенчади).

Велике притужбе се односе за одбијање чланарине за Фонд Солидарности. Питања су одбијање шифре на листици 77 и 93 поред припадности синдикату, шифре 80.

Предложено је да се Фонд Солидарности СО СТП уместо са пет чланова повећа за једног члана и да то буде колега са Макиша, Дејан Петровић. Овај предлог је усвојен једногласно.

Такође је предложено да до следеће седнице, Комисија овог фонда уради предлог измене Правилника, како би могао да иде испред чланова Одбора на усвајање.

Донета је Одлука да се свим колегиницама, чланицама СО СТП Београд за 8 март уручи поклон честитке у новчаном износу од 2000 динара.

**Снежана Солдо**

### ОДБОР СЖС ЧВОРА КРАЉЕВО

# ПРЕВРШИЛА ДАРА МЕРУ

***Запослени у железничком чвору Краљево јединствени у одбрани реда вожње и радних места очекују одговорност одговорних***

У свим секцијама, ОЦ и ОЈ Краљево, 22. фебруара текуће године, примиљен је телеграм Сектора за Саобраћајне послове бр. 547 од 21.02.2012. године, потписан од директора Дирекције за инфраструктуру Милана Максимовића, којим се налаже (а који преносимо) да:

***„због смањења расположивог броја локомотива, почев од 22.02.2012. године до опозива, не саобраћају возови за превоз путника према следећем:***

1. Возови 513/512 на релацији Београд – Пријепоље теретна – Београд
   - Изузетно дана 22.02.2012. године саобраћа воз број 512
2. Возови 546/547 на релацији Београд – Нови Сад – Београд

***3. Возови у турнусу 4602: 4830/4831/4832/4833/4834/4835/4836/4837/4838/4839 на релацији Краљево – Пожега – Краљево***

4. Возови у турнусу 5102: 4901/4901/4901/4901/4901/4901 на релацији Ниш – Прешево – Ниш ранжирна – Прешево – Ниш
5. Возови у турнусу 3101: 6760/6763/6762/6741/6730/6753 на релацији Пожаревац – Смедерево – Лапово – Смедерево – Пожаревац
   - дана 21.02.2012. године не саобраћа воз број 6741

***Надлежне службе Сектора за вучу возова и Сектора за превоз путника укинуће турнус***

***возног и возопратног особља сходно датој организацији.***

***Све заинтересоване раднике обавестити на доказан начин, а кориснике превоза путем средстава јавног информисања.“***

Након пријема „обавештења заинтересованих радника на доказан начин“, а због наложених мера телеграмом бр. 547, председници репрезентативних регистрованих синдиката у Секцији за вучу возова Краљево (СЖС, НСМ, СИС ЖС и СМ) одржали су заједнички састанак и обратили се: Свим синдикалним централама потписника саопштења, свим шефовима секција и свим синдикалним организацијама/подружницама железничког чвора Краљево Саопштењем бр. 2 (које преносимо).

***Нема „Северина“, чекајући „Русе“ – трче „швеђанке“ ...*** „због смањења расположивог броја локомотива, почев од 22.02.2012. године до опозива, не саобраћају возови за превоз путника ... 4830 – 4839 на релацији Краљево – Пожега – Краљево.

Уз класичну чињенично непобитну формулацију и оправдање – недостатак локомотива и њихова приоритетна дислокација – укидају се комплетни турнуси возова, а добијају социјално незадовољан регион, почевши од запослених до корисника њихових услуга, за чије се поновно поверење треба дуго и тешко борити.

Све ово, само по себи, не би било катастрофално да нисмо сведоци сталних прича којима наши управљачи, образлажу тешко чињенично стање (настало чијом кривицом?) и запосленима одузимају право на сигурност посла и од рада миран и пристојан живот.

Зато постављамо питања и тражимо одговоре од надлежних лица и органа:

1. Колико укупно има вучних возила на инвентару?

2. Зашто их је тренутно оперативно само 40 – так?

3. Зашто нема довољно вагона за комитенте који траже железничке услуге?

4. Зашто нема довољно кола за превоз путника?

5. Како функционише менаџмент предузећа (где је посао, где су резервни делови, ко су ремонтери?), и какви су то планови и склопљени уговори у којима све ово није јасно предвиђено, а због чега константно из баналних разлога, остајемо без средстава за рад?

Дакле није у питању реалност процене садашњег чињеничног стања, већ ко је одговоран за њега и да ли је једини бланко одговор стално отказивање возова.

Железничком чвору Краљеву је „привремено“ затворена „Сталаћка пруга“, „привремено“ укинута једина директна веза са Београдом (возови 580/581), „привремено“ укинут „Барац“ (896/897), раскопана железничка станица, неприкључена ЕВП, привремено дислоциране локомотиве које су ремонтоване... Колико смо и ми сами ту привремени?

Шта је следеће и где је крај те агоније?

Да ли је коначан епилог затварање дела пруга, измештање читаве инфраструктуре на коридор 10 и правац Београд – Бар и отпуштање запослених?“

На основу овог саопштења, председник Одбора СЖС чвора Каљево, Бранислав Бановић је 27. фебруара, заказао и одржао састанак у присуству свих председника синдикалних организација СЖС Краљево.

После уводних речи, председник Синдикалне организације вуче возова Добросав Митровић детаљно је образложио садржај телеграма бр. 547 и указао на пропусте које је према њиховом мишљењу направило Пословодство АД „Железнице Србије“, а који су наведени у заједничком Саопштењу 2 регистрованих синдиката Секције за вучу возова Краљево.

У расправи се чуло мишљење свих присутних колегиница и колега, а Милош Ђорђевић сматра, „да у ЗОВС - у постоје капацитети за вршење оправки вучних возила и других железничких средстава, међутим пословодство то не ради,

већ даје много више пара другим предузећима за ове услуге, што не може бити добро. Уз то многа возила иду на испомоћ у друге железничке чворове и више се не враћају у Краљево (Ђорђевић је приложио списак вучних возила на којима је урађена инвестициона оправка (ИО) у Краљеву и која су упућена на даље коришћење у железничком саобраћају).

су незадовољни садржајем телеграма бр. 547 и једногласно подржавају текст Саопштења 2 у којем се захтева да се све предузете мере пониште, јер воде даљем продубљивању проблема и пропадању предузећа АД „Железнице Србије“.

Сви присутни су сагласни да се у четвртак, 1. марта, поменути телеграм и Саопштење 2 уврсти

Овакав начин организовања железничког саобраћаја не подржавам, јер води у већу пропаст и забринут сам за нашу даљу егзистенцију, а плате су нам свакако мале.“

Јелица Марковић (Секција за превоз робе) је рекла да је: „ситуација у превозу робе веома тешка, јер по седам и више дана требујемо вагон да би извршили услуге превоза према комитентима. Свако веће чекање на превоз одбија комитенте и губи се на заради.“

Иван Нешовић (НСП) подржава све изнето у Саопштењу 2 и нада се да су сви радници схватили на време да их током 2012. године очекују велики проблеми.

Одбор СЖС чвора Краљево донео је закључак: „Запослени у железничком чвору Краљево

у дневни ред седнице Републичког одбора СЖС у Београду и буду предмет даљих разговора СЖС са представницима пословодства АД „Железнице Србије“.

Одбор СЖС чвора Краљево ће наставити учествовање у даљим заједничким активностима репрезентативних и регистрованих синдиката железничког чвора Краљево, до изналажења дугорочнијих решења за функционисање железничког саобраћаја у овом чвору.

У припреми је заједничка седница репрезентативних синдиката на нивоу железничког чвора Краљево заказана за 1. март, са које ће закључци и одлуке бити достављени синдикалним централама и пословодству АД „Железнице Србије“.

**НОРМАЛИЗОВАН САОБРАЋАЈ**

Телеграмом бр. 727 од 27. фебруара, потписним од директора Дирекције за инфраструктуру, саобраћај путничких возова на релацији Краљево – Лешак – Краљево организован је без отказивања возова, а тачка 3 телеграма 547, стављена је ван снаге и организација саобраћаја путничких возова на релацији Краљево – Пожега – Краљево организован је ДМВ 710 („шведским гарнитурама“). Саобраћај на релацији Краљево – Лапово – Краљево организовати уколико чвор Краљево располаже додатном ДМВ 710.

Такође, пре две недеље, настављени су радови на завршетку станичне зграде и уређењу околног простора.

ТКС ВАЉЕВО

# СВИ НА ИСТОМ ЗАДАТКУ

***Добри међуљудски односи гарант безбедног и редовног железничког саобраћаја. Укрупнити прегломазну синдикалну сцену, у циљу ефикаснијег и бољег рада синдиата у интересу запослених.***

На редовитост и безбедност железничког саобраћаја утиче много фактора међутим најбитнији је људски.

Отпремити једну железничку композицију немогуће је без,добре организације и ангажовања свих запослених који директно и индиректно утичу у организацији железничког саобраћаја.

Како и на који начин, о проблемима и осталим животним и радним обавезама разговарали смо у станици Ваљево са колегом Божидарем Мрђеновићем из ОЈ Превоз робе Секције Ужице и колегама из ОЦ за ТКП Пожега, прегледачем кола Владимиром Милутиновићем и надзорником прегледача кола Милорадом Панићем.

Магационера Божидара Мрђеновића је услед ратних збивања животни пут довео у Ваљево из Сиска, где је такође радио на истим пословима.

После вишегодишњег како нам рече подстанарског живота са својом четворочланом породицом, незапосленом супругом и двоје деце од којих једно још похађа школу скућио се, задовољан је, мада је, с'обзиром да сам ради доста, тешко. Коефицијенат радног места који је 1,95, у великој мери утиче на висину личног доходка самим тим и на трошкове живота, па мора како нам Божидар рече, да се сналази и ради додатне послове.

Божидар је активно укључен у рад своје СО. Оно на шта је поносан јесте, да су сви запослени у његовој ОЈ чланови Синдиката железничара Србије. О раду СО и СЖС Божидар има само речи хвале, без обзира на неке замерке како нам рече које ће се, нада се, отклонити.

Неопходно је да носиоци функција више обилазе терен како би се на лицу места упознали са проблемима, условима рада и осталим проблемима који се огледају у чињеници да недостају заштитна одећа и обућа која је уз то и неквалитетна.

Панић Милорад у ТКС-у ради већ тридесет две године, почео је као бравар, радио је дуго година као прегледач кола, а од недавно је надзорник прегледача кола. Под његовим надзором поред прегледног места у станици Ваљево је и прегледно место у станици Вреоци.

Владимир Милутиновић је такође већ тридесет две године у ТКС-у. Како нам наши саговорници рекоше услови рада прегледача кола у станицама Ваљево и Вреоци су на завидном нивоу, као уосталом и на осталим прегледним местима у оквиру ОЦ ТКС Пожега. Једна од замерки је што просторије одржавају сами, за разлику од просторија других служби које одржава Друштво за одржавање зграда.

Један од проблема представља лоша снабдевеност резервним деловима, присутан је проблем заштитне одеће и обуће, јер су рокови истекли, али запослени су увек у униформи иако је дотрајала.

Проблем недовољног броја извршилаца решиће се ускоро, захваљујући пре свега ангажовању Сектора за ТКП, али и ЈСО ТКС, с'обзиром да је одређени број бравара завршио преквалификацију за прегледача кола.

Због чињенице да има потребе за браварима, поготово у станици Вреоци, наши саговорници истичу да је неопходно овај проблем у скорије време решити.

Поред тога присутан је проблем недостатка локомотива, што проузрукује распуштање великог броја возова у станици Ваљево.

Када је у питању рад синдиката Панић и Милутиновић задовољни су радом своје синдикалне организације, ЈСО ТКС и СЖС у погледу пружања материјалне помоћи чланству по питању лечења.

Пред тога истичу и неопходност организовања тематских конференција и спортских сусрета. Изражавају задовољство када је рекреативни одмор у питању, мада је број ваучера ограничен, па су зато мишљења да би било добро пронаћи могућност организовања летовања за запослене и чланове њихових породица на више месечних рата.

Једно од битнијих питања које треба решити односи се материјални положај запослених, када је реч о личном доходку. Наши саговорници сматрају да, када се говори о висини зараде, треба разграничити шта је зарада, а шта су додаци, како би се имао конкретан увид колика је плата железничара. Једно од основних питања које треба решити је и чињеница да су прегледачи кола и даље запостављени у односу на поједина занимања исте стручне спреме.

Прегломазна синдикална сцена не води ничему, па отуда наши саговорници истичу да је неопходно исту укрупнити, како би се лакше и боље остварили интереси запослених.

На крају разговора наше колеге изражавају задовољство добрим међуљудским односима и односима између служби која у великој мери доприноси безбеднијем и уреднијем железничком саобраћају. Синдикату железичара Србије честитају јубилеј двадесетогодишњицу успешног рада, као и петнаестогодишњицу листу СИЖЕ.

**Владимир Радојевић**

### СЕКЦИЈЕ ЖЕНА ОДБОРА ЈСО ЗОВС

# ПОХВАЛЕ ЗА ОРГАНИЗОВАЊЕ ХУМАНИТАРНЕ АКЦИЈЕ

Првој редовној седници Секције жена ЈСО ЗОВС, која је одржана 2. фебруара, присуствовали су Марјан Јанковић, председник ЈСО ЗОВС и Снежана Солдо, председница Секције жена СЖС.

О дешавањима између две седнице говорила је Славица Јовановић, председница Секције жена ЈСО ЗОВС.

Она се осврнула на организацију хуманитарну акцију „Новогодишњи базар“ која је одржана у Великој Плани, а на којој је синдикална организација ЗОВС била домаћин. О овој акцији стижу само речи хвале са свих страна, па је то велико задовољство и подстрек за даљи рад.

Након извештаја предложен је план рада за наредни период, који је усклађен са предлогом плана рада на нивоу Секције жена СЖС-а.

Приоритети за Секције жена и даље остају исти, да се седнице одржавају једном месечно у синдикалним организацијама, како би се жива реч чула на сваком месту где су заступљене наше чланице.

До следеће седнице треба утврдити предлоге установа или домова којима би требало доделити помоћ прикупљену на хуманитарној акцији „Ај јаје“ планирану поводом Ускршњих празника.

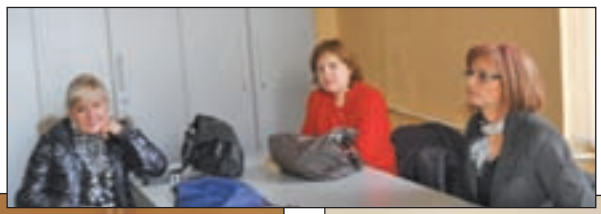
**Снежана Солдо**

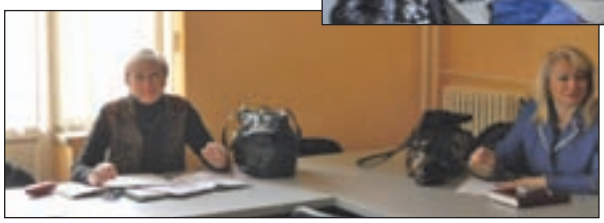
### СЕКЦИЈЕ ЖЕНА ЈСО СТП

# У ИШЧЕКИВАЊУ ПУТОВАЊА ЗА ПАРИЗ

Друга редовна седница Секције жена ЈСО СТП одржана је 20. фебруара.

О дешавањима између две седнице, све присутне колегинице упознала је председавајућа, Снежана Солдо. Важна тема била је расправа о предлогу Правилника Фонда солидарности СЖС датог у фебруару 2012. Ишло се од тачке до тачке, па су колегинице у том смислу давале и примедбе.





Примедбе су се углавном односиле на доставу велике документације. У многим случајевима та документација се плаћа, па је дат предлог да ако особа, подносилац молбе, испуњава услове за добијање помоћи из овог Фонда и ако за доказни материјал издвоји средства (плати у МУП-у, општини или суду), да се уз одобрену помоћ надокнаде средства за све трошкове.

Такође примедбе су се односиле и на набавку инвалидских и других помагала, на пример очна помагала (стакла за наочаре и контактна сочива) само ако је диоптрија већа од + / – 5. Предложено је да се плате стакла и код мањих диоптрија.

За следећу седницу Секције која ће бити одржана после 15. марта, донеће се коначна одлука где ће се организовати ускршња хуманитарна акција „Ај јаје“, планирана за 6. април.

У току су завршне припреме поводом осмомартовског путовања за Париз. На пут се креће 4. марта тако да ће по повратку бити поднет извештај са тог пута.

**Снежана Солдо**

### СЕДНИЦА СЕКЦИЈЕ ЖЕНА И СЕКЦИЈЕ МЛАДИХ JCO ТКС

# ЗАЈЕДНИЧКИМ СНАГАМА ДО ЦИЉА

***Оспособљавање чланства пре свега младих активиста за организовање и вођење синдиката један је од приоритета сваког синдиката. Велики допринос жена синдикалном раду***

Да би синдикат могао успешно да одговори на изазове које носе нови друштвени услови мора се много тога урадити.

Пре свега неопходно је унапредити рад на свим нивоима, комуникација између чланства,организација и органа мора бити на много већем нивоу од досадашњег.

Имајући у виду напред изнете чињенице у Београду је 21.фебруара одржана заједничка седница секције жена и секције младих JCO ТКС.

У уводном делу седнице председник JCO ТКС Братислав Минић осврнуо се на предходни период у којем није било већег ангажовања секција, па је стога један у низу приоритетних задатака одбора JCO ТКС да се и рад ове две секције подигне на већи ниво. С'обзиром да су се стекли основни предуслови за квалитетан рад, добијањем и опремањем нових просторија Минић очекује већу активност и ангажовање како одбора секције жена тако и секције младих. Минић је присутне упознао са радом одбора и планираним активностим као и са актуелном ситуацијом у предузећу.

Поред Минића у раду седнице учествовали су и чланови председништва JCO ТКС, Александар Јагличић и Владимир Радојевић, који су говорили о значају и улози ове две секције.

Наташа Костић председник Секције жена JCO ТКС и члан председништва секције жена СЖС, осврнула се на рад у предходном периоду који није био на очекиваном нивоу. Како би се рад подигао на жељени ниво Костић је нагласила да је пре свега неопходно ажурирати спискове жена чланица JCO ТКС.

У даљем излагању Костић је говпорила о активностима које секција жена СЖС спроводи истакавши да је задовољна радом и активностима, па је стога неопходно да и Секција жена JCO ТКС да свој допринос.

Костић се осврнула и на чињеницу да је мало жена на функцијама, као и на чињеницу да је неопходно да се секција жена укључи у рад секција жена ВСССС. Такође неопходно је организовати округле столове и трибине на којима би се расправљало о положају жена, дужини радног стажа за жене, мобингу, породиљском одсуству, бенифицираном стажу за жене које раде у турнусу.

Председница секције младих JCO ТКС Марија Михајловић, говорила је о значају плана и циљевима који стоје пред младима, истакавши да су млади будући носиоци синдикалног рада па је неопходно исте више укључити у рад синдиката на сви нивоима. Михајловић је истакла потребу и неопходност образовања младих за синдикалне функције као и организовање семинара трибина едукативног карактера. Пред тога Михајловић је истакла да као и секција жена тако и секција младих СЖС мора се активније укључити у рад секције младих ВСССС:

На крају седнице донета је одлука да се у будуће једанпут месечно организују заједничке седнице ове две секције.

**Владимир Радојевић**

## ЗАЈЕДНИЦА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СПОРТСКИХ КЛУБОВА СРБИЈЕ

# ДОДЕЉЕНА ПРИЗНАЊА НАЈБОЉИМА

***Генерални директор АД „Железнице Србије“ Милован Марковић, уручио признања најбољим железничким спортским клубовима, спортистима и спортским радницима на свечаној седници Заједнице железничких спортских клубова Србије, одржаној 8. фебруара у библиотеци АД „Железнице Србије“***

Управни одбор Заједнице железничких спортских клубова Србије (ЗЖСКС) у сарадњи са информативним листом „Пруга“, по 21. пут, је уприличио свечаност доделе признања најуспешнијим железничким спортским колективима, спортистима и спортским радницима.

Уз звуке виолина, професора Живојина Велимировића и професора Ненада Менделсона, признања је најбољима, уручио генерални директор АД „Железнице Србије“ Милован Марковић.

Поред генералног директора, свечансти су присуствовали, заменик генералног директора Зоран Масал, помоћник генералног директора Мирослав Јеремић, директор Медија центра АД „Железнице Србије“, председник УО Заједнице железничких спортских клубова Србије Иван Богавац и генерални секретар Заједнице железничких спортских клубова Србије Милан Бодирога.

Обраћајући се добитницима признања, генерални директор АД „Железнице Србије“ Милован Марковић, захвалио се присутнима на спортским успесима којима у својим срединама представљају железницу и изразио наду да ће железница наћи могућности да помогне успешним спортистима и клубовима.

У протеклој години, великих успеха српских спортиста на међународним такмичењима, мушка и женска одбојкашка селекција репрезентације Србије освојиле су титуле европских првака. У ЗЖСКС Златна плакета за најбољи спортски клуб у 2011. години додељена је Женском одбојкашком клубу „Спартак“ из Суботице, основаном далеке 1945. године, а у коме данас тренира преко двеста девојчица у три такмичарске селекције клуба.

Град Суботица је, уназад четири године, овом клубу доделио признања и прелазни пехар за најуспешнији клуб године, као и престижно признање, медаљу Лајоша Вармеша „Палићке олимпијаде“ за најбољи клуб у протеклој години. Такође и Одбојкашки савез Војводине је ЖОК „Спартак“ из Суботице, доделио плакету, као најуспешнијем женском одбојкашком клубу у Војводини у протеклој години.

У сезони 2010/2011 девојке „Спартака“ заузеле су треће место у лиги, а у финалу Купа Србије за одбојкашице одиграном у Обреновцу овог месеца, заузеле су друго место. Тренутно се клуб у Супер лиги Србије бори за прво место и пласман у европску Лигу шампиона. На Светском првенству одржаном у јуну 2011. гдине у Перуу, за јуниорску репрезентацију Србије наступиле су и две играчице ЖОК „Спартак“, Александра Цветичанин и Даница Раденковић која је као капитен тима и примила плакету ЗЖСКС из руку генералног директора.

Дипломе ЗЖСКС, у категорији најбољих клубова, су припале Планинарско смучарском друштву „Ћира“ из Лајковца и Планинарско смучарском клубу „Железничар“ из Краљева.

ПСК „Ћира“ из Лајковца је једно од најмасовнијих планинарских друштава у Србији, чији је дугогодишњи председник био машиновођа Милета Ранковић из Лајковца, обележило је и 20 година постојања. Чланица „Ћире“ Рада Ћатић је освојила врх Химаља, док су остали чланови учесници успешних експедиција на врхове Олимпа, Килиманџара, редовни учесници Фрушкогорскг маратона и планинарске акције у Бугарској у оквиру које је освојен и највиши врх Балкана, Мусал.

На педесетом планинарском слету 2011. године у Врању, друштво је освојило прва места у свим категоријама и успешан је организатор рекреативних излета, акција и успона на врхове Србије. У сарадњи са лиценцираним инструкторима и водичима Планинарског савеза Србије, као предавачима, друштво је на Дебелом брду, организатор основне планинарске школе за младе кроз коју је прошло око 30 полазника.

ПСК „Железничар“ из Краљева је у 2011. години обележио 35 година постојања и успешног рада. У години јубилеја, круна успешног рада чланова клуба је велики пехар Планинарског савеза Србије за освојено прво место, на свеукупној табели и ранг листи Планинарског савеза Србије бодованих активности планинарских клубова за 2010. годину, објављену у фебруару 2011. године.

Начелник ПСС је пехар члановима ПСК „Железничар“ уручио у априлу 2011. године, по завршетку четврте (узастопно) успешно организоване републичке акције ПСС, на којој је ПСК „Железничар“ био домаћин преко четиристо планинара из Србије, Републике Српске, Македоније и Црне Горе. Препознавши ентузијазам чланова клуба, Туристичка организација, град Краљево и многи пријатељи клуба финансијски помажу активност клуба и реализацију пројеката обележавања нових стаза.

Планинари овог клуба, Андрија Грујовић и Драган Медојевић освојили су највише врхове Словеније (Триглав – 2.864 mnv), Италије (Гран Парадисо – 4.061 mnv), Француске (Мон Блан – 4.810 mnv) и били носиоци признања града Краљева, а у августу 2011. године застава клуба завијорила се и на највишем врху Пољске (Писи – 2.053 mnv).

Клуб је успешан организатор планинарски тура и излета за суграђане и железничаре рекреативце и редован учесник републичких и традиционалних акција у организацији ПСС и планинарских друштава региона. Посебно успешну сарадњу клуб има са планинарима Чачка, Крагујевца, Крушевца, Врања, Алексинца и „Авале“ „Копаоника“ „Железничара“ из Београда, као и са „пешачким“ клубовима из Лиона у Француској. После више успешно организованих пријема и пешачких тура за госте из Француске, група планинара „Железничар“ из Краљева је, 2011. године уз финансијску помоћ града Краљева, била гост планинара Лиона. За пет дана на пешачким турама са пријатељима из Лиона, пређено је више од 110 километара у изузетним пределима француских планина.

Чланови „Железничара“ су активни учесници свих акција у организацији ловачких удружења, еколошких покрета и туристичких манифестација града Краљева, али и промотери богате историјске заоставштине на прелепим планинским масивима који окружују Краљево. Велики број значајнијих историјских споменика Србије, налазе се у долини векова, на траси „Голијске трансверзале“ коју одржавају чланови „Железничар“. Ова трансверзала у дужини од 130 километара, од манастира Жиче до Дуге пољане на Голији, спада у најлепше трансверзале Планинарског свеза Србије.

У категорији најуспешнијих спортиста Заједнице железничких спортских клубова Србије за 2011. годину, златна плакета је додељена Душану Стојиљковићу, који је стандардни првотимац кајак – кану клуба „Гусар“ из Ниша и члан репрезентације Србије.

У образложењу признања наведено је, да је Стојиљковић у такмичарској сезони 2010/2011. освојио прва места на отвореном државном првенству Србије у спусту и контролној трци слалома у Островици. Два друга места на изборном првенству за сениорску репрезентацију и треће место на отвореном државном првенству у слалому. Учесник је балканских и европских првенстава.

Дипломе ЗЖСКС, у категорији најуспешнијих спортиста за 2011. годину, додељене су Даници Раденковић из ЖОК „Спартак“ из Суботице и Милошу Николићу, члану ФК „Кусадак“, раднику железница Србије на пословима механичара телекомуникација у Раковици.

Даница Раденковић, као капитен Женског одбојкашког клуба „Спартак“ из Суботице и најбољи члан јуниорске репрезентације Србије, нашла се међу 24 играчице на ширем списку „А“ селекције. Поред успеха које бележи са саиграчицама из клуба, Даница је понела признање најбољег „дизача“ европског првенства за јуниорке, а са јуниорском селекцијом Србије освојила је прво место на балканском шампионату и друго место на европском првенству.

Милош Николић је члан ФК „Кусадак“ који се такмичи у подунавској окружној лиги. Милош је од 1993. наступао у млађим селекцијама, а од 1999. када је прешао у сениорску екипу, до данас успео да забележи преко 400 наступа за сениоре клуба. Пуних 10 година је, са екипом ФК „Кусадак“ редовни учесник железничког фудбалског купа у организацији Заједнице железничких спортских клубова Србије. По фудбалском умећу налази се међу најбољим фудбалерима железнице.

Заједнице железничких спортских клубова Србије, у категорији најуспешнијих спортских радника за 2011. годину, доделила је златну плакету Мирку Лазићу из Суботице, председнику Синдиката железничара Србије.

Лазић је радник железнице од 1976. године, а у богатој каријери спортског радника, био је и председник Скупштине ЗЖСКС. Као дугогодишњи председник СД „Локомотива“ из Суботице, обавља функцију заменика председника Фудбалског савеза Суботица и председник

је Скупштине спортског железничког друштва „Спартак“ из Суботице, које у свом саставу броји 32 клуба и најмасовније је спортско друштво у оквиру ЗЖСКС.

У категорији најуспешнијих спортских радника за 2011. годину, дипломе ЗЖСКС су добили Мирољуб Крстић, председник Бициклистичког клуба „Железничар МБН“ из Ниша и Милован Миловановић, председник општинског фудбалског савеза Лајковац.

Мирољуб Крстић је, у периоду од 1968. до 1979. године, као активни такмичар бициклистичког клуба „Железничар“ из Ниша био јуниорски и сениорски репрезентативац Југославије. После успешне такмичарске каријере Крстић се посветио тренерском позиву у београдском „Чукаричком“, а потом је обављао послове секретара и спортског директора у нишком „Железничару“.

Крстић има звање националног бициклистичког судије, а бициклистички клуб „Железничар МБН“ из Ниша, је од 2002. године седам пута био првак лиге Србије и тренутно је најбољи бициклистички клуб у Србији. Такмичари овог железничког клуба чине окосницу бициклистичке репрезентације Србије.

Милован Миловановић је радник железнице пуних 36 година и тренутно ради на пословима надзорника прегледача кола у ОЦ за ТКП Пожега.

За време школовања наступао је за омладинце

ФК „Локомотиве“ из Суботице, а по повратку, од 1977. до 1992. године, за ФК „Железничар“ из Лајковца одиграо је више од 450 утакмица. По завешетку играчке каријере, посветио се звању фудбалског судије, прво у рангу републичког, а потом од 1997. године, када је стекао звање Савезног фудбалског судије, 12 година је судио српску лигу.

Миловановић је поред тренутне функције, дужи низ година, делегат у Скупштини ФС региона западне Србије и делегат у Скупштини ФС Србије.

На крају се може рећи да међу спортистима и спортским клубовима железнице Србије имају одличне промотере, а Заједница железничких спортских клубова Србије и информативни лист „Пруга“ још једном су доказали да умеју да цене њихов ентузијазам и труд.

**Драган Васиљевић**

## ВРЕМЕ САДАШЊЕ

# НЕМА ВРЕМЕНА ЗА ПРОМАШАЈЕ

***Неопходна је јасна стратегија и циљ, као и јединство свих репрезентативних синдиката у циљу побољшања материјалног и социјалног положаја запослених***

За разлику од богаташа неких западно – европских земљама, конкретно Немачке, који су од државе тражили да их у циљу бржег превазилажења економске кризе, додатно опорезује. Нашим богаташима није ни на крај памети таква идеја.

Напротив они су најбучнији и најнезадовољнији када се разговор на ту тему поведе.

Нетреба нас то чудити из једног простог разлога, јер свима нам је добро познато да српски богаташи делимично финансирају политичке странке, па је отуда логично да власт има обавезу наравно и потебу да се финансијерима захвали, а не да их додатно оптерећује.

У прилог изнетим тврдњама довољно је споменути порез на имовину који је за обичне грађане већи, за разлику од најбогатијих којима је донео значајне повластице. Обрни окрени цех увек плаћају ко би друго до грађани, како неки знају да кажу сиротиња раја.

Сагледавајући целокупну ситуацију, пре свега куповну моћ грађана, нарушени стандард, стални раст цена комуналних и других услуга које се формирају по општинама и под директном су контролом локалних самоуправа, да се закључити да власт нема више права да се правда како не може да реши нагомилане проблеме.

Многи у разговорима са сетом говоре о неким како оно кажу старим добрим временима, када се сваке године бар назирао неки бољитак, док је сада сасвим друга прича, свака година све је тежа и тежа.

Актуелна криза није од јуче, она је присутна безмало две деценије, радници и грађани су преморени, исцрпљени и преварени. Како да се и не осећају тако када су толико година сведоци погрешно вођених политика, чији су креатори интерезџије, демагози и каријеристи.

Наде има, мора се и може напред у бољи живот, како? На који начин? Питање је које се само од себе намеће.

Нама обичним људима радницима и сељацима је јасно, шта и како треба чинити. Пре свега терет кризе морају на својим леђима носити сви, међутим, ако смо иоле реални тај терет у већој мери морају носити они који више и имају.

Поред тога неопходно је направити реалан, јасан и конкретан план изласка из кризе без утицаја са стране и без политичких притисака и личних интереса.

Ако власт убрзо не схвати и не предузме конкретне акције у циљу превазилажења актуелних проблема суочиће се са великим проблемом. Радницима је доста лажи, глади, лоповлука, неправде и празних обећања. Шта ће се догодити када фитиљ до краја догори и дође до експлозије оправданог незадовољства. За овакво стање неможемо кривти само власт, парламент какав је и посланике који су није сувишно рећи неодговорни, и неспособни, да не говоримо о њиховим политичким способ-

ностима, и наравно о њиховом моралу да воде државу.

Морамо бити и објективни и упитати се где су синдикати, чиме се баве и чије интересе заступају?

Шта рећи на све учесталије изјаве политичара како су им синдикати потребни као критичари јер ће им то наводно помоћи да схвате каква је ситуација и колико је народу лоше. Шта рећи на ову демагогију или народски речено глупост од које се човеку још више смучи.

Синдикати морају остати оно што јесу борци за заштиту права запослених. Синдикати и без политичког ангажовања имају простора и начина да представницима власти укажу на све проблеме и катастрофално тежак положај запослених.

Досадашња искуства показала су да су сви политичари у предизборним кампањама давали обећања, колико су их и у којој мери испунили добро нам је познато.

Пред синдикатима је тешка борба, која захтева много храбрости, знања и мудрости, уз шири круг људи који поседују квалитет и позитивну енергију остварит ће се планирано.

Наравно уз све то неопходна је јасна стратегија и циљ, као и јединство свих репрезентативних синдиката и организовање заједничких акција у циљу очувања социјалног и материјалног положаја запослених.

**Владимир Радојевић**

## СЕЋАЊЕ НА БУДУЋНОСТ /7/

# ВОЗ ЖИВОТА

***Живот је као путовање возом. Људи улазе и силазе. Приликом заустављања воза дешавају се пријатна изненађења. Човек проживљава срећне тренутке, али има и незгода, несрећа и жалости***

Кад се родимо, закорачимо у воз. Сусрећемо се с људима за које мислимо да ће нас пратити током целог нашег путовања. На пример, као што су наши родитељи. Нажалост, истина је сасвим другачија. Кад-тад, они ће сићи с воза и оставити нас без своје љубави, наклоности, нежности, пријатељства и друштва. Међутим, у воз ће ући друге особе које ће нам бити јако важне. То су наша браћа и сестре, наши пријатељи и људи које ћемо срести и заволети у свом животу.

Многе особе које улазе, гледају на путовање као на кратку шетњу. Други у својој вожњи кроз живот налазе само жалост и тугу. Али у возу има оних који су увек при руци и спремни су да помогну оним људима којима је потребно помоћи. Многи након свог силаска с воза, остављају иза себе трајну чежњу. Многи нас суновраћују у дубоку невољу. Многи улазе и силазе, а да их нисмо ни запазили.

Чуди нас што су многи путници, који су нам најдражи, негде у неком другом вагону. Остављају нас саме у том делу насег путовања. Наравно, то нас не спречава да на себе преузмемо тешкоће путовања и самоће и да их потражимо. Да покушамо да се сместимо у њихов вагон. Дешава се и то да не можемо да се сместимо близу њих, јер је место већ неко други заузео. И такав је живот. Препун изазова, снова, маштања, надања, састанака, растанака. Без поновних састанака. Никад се ти тренуци неће вратити.

Покушајмо од свог путовања кроз живот да учинимо најбоље што можемо. Покушајмо да са свима из воза будемо у миру. Покушајмо у сваком од њих да видимо најбоље што је у њима. Сетимо се тога да на сваком делу животног колосека. Неко од сапутника може „склизнути“ и да су му потребне наше симпатије и разумевање. И нама се може десити да „склизнемо“ с колосека. И надамо се да ће се наћи неко ко ће да нас разуме.

Највећа мистерија путовања је та, што не знамо кад ћемо тачно изаћи из воза. Исто као што не знамо ни када ће да сиђу наши сапутници. Чак ни они који седе поред нас. Бићемо веома тужни и залосни кад будемо морали да сиђемо с воза. Верујем да ће веома болети растанак с неким пријатељима које смо сретали за време путовања и који су нам постали драги.

Међутим, гајимо наду да ћемо доћи на главни колосек. Тада ћемо видети како сви они пристижу са својим пртљагом, који на уласку у воз нису имали. То ће нас силно обрадовати. Бићемо срећни и због чињенице да смо им помгли да повећају свој путни пртљаг, положивши у њему праве садржаје.

Потрудимо се и настојимо да имамо срећно путовање. Покушајмо да при силаску из воза оставимо празно седиште, које ће у осталим путницима, који настављају путовање, будити чежњу на лепе и пријатне успомене. И при силаску из воза свима пожелимо срећно и пријатно путовање!

**П.С.** ***На путовањима са собом увек треба носити нешто сензационално за читање. А нема ничег сензационалнијег од наших дневника из младости. Просто не верујеш шта све тамо пише...***

МЕЂУНАРОДНИ ДАН ЖЕНА

# ЗА ХЛЕБ И РУЖЕ

***Сећам се да сам у основној школи за 8. март добила нацртану ружу од друга из клупе. Није била бог зна каква, и није мирисала, али сам била баш поносна на њу. Једва сам чекала да порастем и да ми муж доноси поклоне***

Данас овај дан више нема никакву политичку конотацију и на плакатима и разгледницама не постоји никакав политички симбол, јер се слави небеска фасцинација женама. Међутим, жене су из чисто политичког разлога 1908. године, у периоду експанзије и индустријализације, времену радикалних идеја, пожелеле своје место у окрутном свету мушкараца. Наиме, 15.000 жена из текстилне индустрије је изашло у протестну шетњу тражећи краће радно време, боље плате (нормално) и право гласа. Све се дешавало у Њујорку.

Следећа прича је она коју знамо као азбуку. Клара Цеткин у Копенхагену предлаже да постоји један дан који ће интернационално подсетити свет да су жене диван пол (и не воле каранфиле).

Године 1911., први пут се обележава Међународни дан жена, прво у Аустрији, затим у Данској, Немачкој и Швајцарској.

Година 1913. је у Русији била прекретница за обележавање овог дана, а први пут је у Србији прослављен 1914. године.

Након рата, 1917. године, жене у Русији ступају у штрајк „за хлеб и руже“ у знак сећања на 2 милиона жртава.

Датум је 23. фебруар, по грегоријанском календару – 8. март. И тако је све почело. Добиле смо свој дан (дан смрти за све што цвета). Уједињене нације овај дан признају званично 1975. године, која је глобално прихваћена као година жена (Хоћемо ли добити још неку? А чије су остале?)

Све у свему, мени дуго нико није честитао 8. март. Ако посматрамо то са стране, да су ме гледали као девојчицу, па као девојку, па нису ни честитали, онда је у реду (мада је ово Међународни дан жена и девојака). Устајала сам тог дана увек рано и видела да је тата купио руже (нису каранфили, сва срећа). За маму. Не за мене. Било би превише чудно да их је мени купио. Било би још чудније што би их ја, највероватније, одбила. Јер, увек сам очекивала чоколаду и те, по злу познате, каранфиле!

Када су мушкарци оценили да сам зрела за осмомартовски поклон, мени је опет сметало. Женама никад не можеш удовољити. Прво тражимо. Онда добијемо. После нећемо. Јуче сам помислила да ће ми неко честитати ноћас, онда сам се разочарала што нико није. После је и тата прошао поред мене и само климнуо главом. Мени тата опет није купио ништа. Чекала сам да видим шта ће мој дечко да уради. Значи, сви се праве да воле ове друге и не признају полну дискриминацију. То је сасвим у реду, само ме занимало, да ли то иде тачно од поноћи? Ако иде, онда је то одличан концепт.

Када сам се удала и запослила, тај дан је имао другачији концепт. Била је то генерална проба за све мушкарце, које сам познавала. А није се могло заобићи ни осмомартовско славље у предузећу и синдикалној организацији, поготово.

Ситуација са слављима се поправила у последњих 10 година. Пре тога су била опречна мишљења о сврси славља. Феминисткиње су вукле на једну, а породичне жене на другу страну. Породичне жене се деле на оне које воле овај дан и оне друге. Феминисткиње га воле, јер су се изборили за вековима ускраћена права и данас славе своју победу (између осталог добиле смо и право на развод и абортус, а без тога бисмо тешко успеле у животу).

Јесмо добиле право гласа. Јесмо добиле (скоро) исту плату, негде и бољу. Све нас је више на водећим позицијама. Много је видљивија и цењенија улога жена у друштву него икада. И удаљиле смо се од шпорета. Све то и даље није довољно, али нешто је урађено. Сада нам на овај дан купују чоколаду и цвеће. Говоре нам: „Данас си лепа, успешна, паметна и волим те. Буди срећна.“ А сутра нам не отворе врата и не помогну да скинемо капут.

**Увек сам очекивала чоколаду и те, по злу познате каранфиле...**

Истина је следећа. Дан пред Дан жена све нешто шапућем и унапред припремам. Вероватно да муж и деца не би заборавили. А ако ће он стално да заборавља, да ми имамо један једини дан, чега ће се онда сетити? Било би лепо, да мушкарци у аутобусима не устају само трудницама и да не журе у цвећаре само 8. марта, ујутру. Поред тога, што се дешава покољ у баштама 7. марта увече, цвећари и продавци највише воле овај дан, јер од њега живе целу годину.

Мислим да мени не треба цвеће, ни романтична вечера, ни да ми муж са кнедлом у грлу говори да ме воли. Као што то данас раде сви његови пријатељи. Сваки дан треба да буде дан жена. Колико год немала времена и окретала точкове капитализма (?), жена сам. Сваког дана по поклончић. Па сами су мушкарци бирали да нас зову лепшим (слабијим) полом. То је у реду, ако то вуче каваљерству. Ако вуче тиранији, онда није!

Ситуација у Јерменији је нешто занимљивија. Период од 8. марта до 7. априла, слави се као Месец жена. Тамо жене имају цео месец. Нисам успела да нађем статистике, али верујем да је и насиље у породици смањено на овај дан. Онда у Јерменији овај месец има смисла.

Да ли овај дан славе и жене које трпе насиље у породици? Малтретираној жени овај дан се смеје у лице.Уопште не могу да пронађем угао из ког да поставим питање. Да ли им њихов џелат купује цвеће?

Да ли ће данас престати злостављање, трговање и иживљавање над женама? Могуће је да овај дан значи нешто само онима који нису морални патуљци и очигледно, немају превише проблема у животу.

Можда превише важности дајемо овом дану. Можда ће за неколико година постати озлоглашен. Али превише очекујемо! Неће свет престати да се распада, неће жене бити мање малтретиране. Да бисмо му дали праву важност, морамо вратити објективност. А одакле нам она, кад смо преоптерећени проблемима? Мислим да све ово данас што нам се дешава, ни славља неће ништа поправити, као ни демонстрације. Још један повод за забаву или да данас будемо уображене?

За феминисткиње овај дан је подсетник, а за породичне, пред – шпоретом жене, овај дан може бити и подсмевање. (Аха, наручио си омиљено јело и платићеш га чоколадном бананицом?) Занима ме само, како би изгледало да нема овог дана? Искрено верујем да би био неки други. Када нешто дуго траје, измислимо му мане.

Па 8. март смо баш цениле пре 20 година, данас окрећемо главу. Да ли су природна и економска права, која нисмо имале, вредна славља или саме себе тиме понижавамо?

Јесмо ли се свеле на то да мењамо синдикалне организације, зато што тамо неки други дају више новца да саме обележимо овај дан и саме себи купимо поклон. Или хлеб?

Мени се сада чини да је све више жена против обележавања овог Међународног дана. „Сваки дан ми је исти“ данас ће се чути више него било ког тог „истог“дана.

Жене, да ли волите овај дан? Мислите ли да он има смисла? Познајем жене којима је овај дан дражи од рођендана (мени је рођендан омиљени дан у години). Све баке на планети воле каранфиле на овај дан. Можда их ја због тога не волим. Подсећају ме на будући усамљенички живот, кад ћу једва чекати да ми унука донесе неки цвет. Али, и тада ћу рећи да је пажња најбитнија! И још пре тога ћу рећи: „Ниси се морала трошити!“ Све са сузама у очима. Толико то понекад зна да буде болно и тужно, да је скоро романтично.

Зато ћу ја својој баки однети руже. И мами, вероватно, јер тата то више не чини. Али, колико год да сам неодлучна, сад нешто размишљам – баш ми се једе чоколада! И то она која је на попусту, специјално за данас и то само кад је купују мушкарци!

Нормално, уз каранфиле.

**Дијана М.**

## ДЕЦА ЖЕЛЕЗНИЧАРА ПИШУ

# КАДА СТИЖЕ ВОЗ У СТАНИЦУ КРАГУЈЕВАЦ?!

***Како обичаји и традиција налажу, традиција се у Срба мора поштовати. Ја то нисам учинио. Можда сам и погрешио, а можда и нисам***

Након завшене Прве крагујевачке гимназије и једног малог излета са правима мој пут се дефинитивно завршио на Филолошко – уметничком факултету у Крагујевцу. Тренутно сам студент друге године српског језика и књижевности.

Од мене се у најмању руку могло очекивати да радим негде при некој служби Железница Србије. Можда, и да сам хтео не бих могао с обзиром на стање целокупног система запослених и незапослених наше земље. Него, вратимо се на традицију. Моја је и те како железничка.

Признајем, волим возове иако сам се возио мање од 50 пута њима.

Признајем, волим и железницу и много тога што је у вези са њом. Такође, у породици бих био четврта генерација запослених на железници. Прадеда, деда, мајка и отац, низ ту стаје. Али ме ипак шине нису тамо одвеле. То је можда и добро, можда и није, не знам. Али знам да наша железница, железница републике Србије мора много тога да среди и да ради. Не бих сада да пишем о стању наших возова, пруга, колосека, станичних зграда па и самих запослених. Ту су синдикати, Влада, руководство...

Стално гледамо слике и снимке брзих и пребрзих јапанских и кинеских железница тј. возова. Фасцинира нас њихова лепота, тачност, њихова опчињеност тим машинама које практично лете по паралелним шинама. Нама то не треба. Ми само можемо да жалимо што возови данас иду спорије него у 19. веку, што касне, што су станице напуштене, што су радници незадовољни, али и то што су људи изгубли поверење и поштовање према железници каква је некада била.

Не треба много, потребно је мало труда и много интересовања и биће као пре, можда и боље. Ако свако – од председника, преко министра, запослених железнице, па до обичног грађанина уради само мало, железница ће поново бити тамо где јој је место.

Било би лепо да људима у Србији не падне на памет да иду аутобусом или аутомобилом, већ да са једног краја дођу на други крај Србије без проблема и преседања.

Можда ја тражим и желим много, али жеља ми је (верујем и свима нама) – да железница и железничари постану цењени, да возови поново буду пуни, савременији, бољи, а путници задовољни.

**Марко Радојевић**

## ЈЕВРЕЈА – КОМЕНТАР БЕЗ РАЗЛОГА

# МИР – ЈАМ

***„Недељне илустрације“ су биле феномен свог времена. Читале су се у целој Краљевини Југославији. Тираж им је растао буквално из броја у број. Догађало се да у неки град не стигне довољно примерака, колико је било читатељки, па су жене на железничкој станици чекале воз којим ће стићи и куповале их одмах, пре него што се распродају на киоску. Ако до њега уопште стигну. Није познато да се било ком нашем листу, у било које време, нешто слично догодило***

Крајем тридесетих година прошлог века Милица Јаковљевић – Мир Јам је била најчитанија и најпознатија књижевница у земљи Јевреји. Написала је романе: „Рањени орао“, „То је било једне ноћи на Јадрану“, „Непобедиво срце“, „Отмица мушкарца“, „Грех њене мајке“, „У словеначким горама“, „Самац у браку“, „Мала супруга“, „Изданци Шумадије“ као и збирке приповедака: „Дама у плавом“, „Девојка са зеленим очима“, „Часна реч мушкарца“, „Све оне воле љубав“. Данас на телевизији гледамо серије, снимљене по њима.

Мир Јам је у својим романима распредала љубавну причу без краја и почетка.У њу је уплитала старе тетке са тепелуцима и младе домаћице, веште у справљању туршије. Распусне даме из високог београдског друштва су прогањале романтичне поручнике, који свирају на виолини. Ту су били и несташни студенти, комшинице које оговарају, заљубљене гимназијалке, уцвељене чиновнице...

Милица Јаковљевић, сестра Стевана Јаковљевића (аутора „Српске трилогије“) говорила је руски и француски језик и, иако је писала о љубави и браку, никад се није удавала. Њена судбина је имала друге намере.

### СТРАШНИ СУД

Ратне године провела је у сиромаштву. Кад се приближила беди, продала је све што је могло да се прода или што је неко хтео да купи. Пред крај рата морала је да прода оно што јој је најдрагоценије и најдраже, а то су ауторска права за штампање романа. Оставила је брату аманет да објави све њене романе, али брат је био далеко, у заробљеништву, а глад и беда су били близу, претерано близу. Ауторска права за штампање романа које је написала и објавила Мир Јам купио је неки адвокат. Причало се да му их је продала за канту масти. Вероватно није била само канта масти и то није важно.

После рата, за њу је постојао само подсмех и нико се анализом њених романа није бавио. Нису измишљотине, ово је тужна и ружна истина, заборављена, па је много шта данас нејасно. Рецимо, Мир Јам није била једина која је бачена на гомилу „буржујског ђубрета“, али је једна од ретких која је у тој гомили остала. У земљи Јевреји су анатемисани готово сви који су рат провели „под јорган планином“, а не у бригадама, ратујући.

У опасном времену анатемисани су играли велику игру која се зове „на мене се то не односи“, која је у Јевреји увек успевала. Први су се снашли писци. Њима је било најлакше да напишу борбену песму о партизанској слави и победи, а зна се, што је бољи писац, песма је била бољa. Појавили су се нови листови са револуционарним именима „Млади борац“, „Напред“ и сличним. У њима су штампане песме ново – старих песника који су брзо „ухватили“ песнички стих револуције и добро се у њему снашли. Све је постало ново, полетно, пуно радости, елана.

Прошла је једна година. Веома брзо су у излоге књижара стигли преведени совјетски романи „Млада гарда“, „Педагошка поема“, „Како се калио челик“ и други, слични. Они су постали узор не само у писању, него и у животу. Било је потребно утицати на младе, дати им нову литературу и нови животни правац. Није била реткост да синове и ћерке стрељаних четника комитет прима у СКОЈ, Савез комунистичке омладине Југославије. Постајали су добри омладинци и савршено преваспитани комунисти. Живот је у земљи Јевреји текао на два колосека. На једном су били политички исправни, у затворима они други.

### КАКО СЕ КАЛИО ЧЕЛИК

Тајно, у Београду, су се много чему и много коме смејали. Јунак тог времена био је пословођа, вероватно предратни власник књижаре на Теразијама, која је била нека врста Министарства културе. Оно што се појави у њеним излозима постајало је обавезна политичка лектира. Дотични пословођа је совјетску „свету“ књигу, „Како се калио челик“, ставио у део излога где су биле стручне књиге из металургије и рударства, а не у део са значајним литерарним достигнућима новог времена. Ухапшен је и правдао се да није знао, није читао. Остао је у затвору да чита и образује се, па је пуштен.

А Мир Јам? Нигде не постоји документ, ни запис о томе да је салушавана, чак ни „другарски“ опомената да би требало да, овај… онај… Разумела би, сви су разумевали шта Друг хоће да каже. Њој ништа није забрањено. Све забрањено сама себи је забранила. Витлала је улицама у својој пелерини и локнама. Понекад са шеширом на глави, које више ни једна жена у овом граду није носила. Некад са великом, француском беретком, какве су волели сликари боеми. Била је смешна, била је друкчија. Носила је ружну „етикету“ коју су други са себе кришом скинули, или јавно поцепали, или им је званично и усрдно скинута.

Онај прави, понижавајући, тешки подсмех стигао је касније.

А могла је да се потруди. Могла је да напише причицу о суровом предратном газди који је мучио слабо плаћене раднике, па су они гладовали и умирали од болештина, јер нису имали новаца за лечење. Била је то њена тема. У својим романима поделила је друштво на сурове и покварене богаташе

са блазираним и непоштеним синовима и ћеркама, и на поштену сиротињу, у којој блистају добре девојке, праве лепотице и поштени момци, лепи као антички богови. То су били њени јунаци.

Могла је да уради и нешто једноставније, а ефектније. Могла је да препише пасусе о богаташкој суровости из неког од својих романа.У сваком је било много критике на рачун богаташа. И да допише на крају, као post skriptum, да је ова њена прича објављена тада и тада, у време кад таквим причама није било време, а она је ризиковала и имала неке неприлике (лако су се измишљале, нова власт је волела такве приче и неприлике!) И да је још тада чврсто и непоколебљиво показивала и доказивала на чијој је страни. Пун погодак за скидање анатеме са свог имена.

Могла је локне да уплете у плетенице, као кад је била сеоска учитељица.Могла је да обуче равну и ружну сукњу, сакрије пелерину и појави се као лептир, мало постарији због тога што је дуго чекао да изађе из ларве. Није то урадила. Није могла или није хтела. Или обоје, јер није ни могла ни хтела да прихвати њихову игру.

***ПИШЕ КАО МИР ЈАМ***

Мир Јам је већ служила за подсмех, била је изван свега што се догађало и морала је да буде одбачена. Прво и последње, једино јавно помињање Мир Јам, у ироничном смислу, према неким сећањима, догодило се на првој седници тек основаног Савеза књижевника Југославије. Неколико писаца је поднело реферате, како се тада говорило. Један од њих био је Оскар Давичо. Јетки Давичо није могао да се уздржи од критизерства и рекао је, парафразирано, нешто овако:

„Неки другови писци не пишу борбено, онако како наша стварност захтева. Они не пишу комунистички, пишу буржујски сентиментално и сладуњаво, пишу као Мир Јам!“

После ове Давичове опаске, уследио је громогласан смех. По правилу да, што се јаче смејеш, смејеш се некоме другом. Али, штампа није пренела Давичову духовитост. Није штитила Мир Јам него наше писце, који не смеју да имају буржујске мрље у свом делу. По другој верзији, ово је рекао Ђилас, на некој званичној вечери... Није важно ко је рекао и да ли је рекао. Било ко да је рекао, мислио је на комунистичку књижевност у којој треба одбацити буржоаске начине писања. Није се мешао у квалитет, стил или било шта дотичне књижевнице. Али, „етикета“ је залепљена и траје до сада. За све што је литерарно ништавно, или неко сматра да је ништавно, каже се да писац „пише као Мир Јам“. Ово су говорили и они који нису прочитали ни један ред од онога што је она написала.А таквих је много у Јевреји…

Невероватно је да неко својевољно пристане на пониженост и патњу. Како је живела Мир Јам, понижена и одбачена, натерана на пониженост и одбаченост? Осим најверних, односно најхрабријих, а таквих је било мало, пријатељи су се расули.Постала је непожељно друштво. Њени пријатељи су били из грађанских или уметничких кругова. Плашили су се и своје сенке, а како да се не плаше дружења са њом која... Шта која? Нису знали тачан одговор, нису знали тачно шта, знали су само да је треба избегавати. Није било више посета као за време рата, кад су гошће неопажено остављале коверте са новцем испод ваза.

***МАЛА ЧИТУЉА***

Да ли јој је помагао брат Стеван? По повратку из заробљеништва, објавио је свој заробљенички дневник и имао леп успех код читалаца, а и шире. Постао је значајно име наше науке. Касније је добио Авнојеву награду за научна достигнућа, али је ова награда била и велико политичко признање.

Мир Јам је живела више него повучено. Осам година је дугачак период. Могла је да покуша да се рехабилитује, бар као новинар. Нешто је могла да уради, није урадила ништа, После рата није написала ништа. Умрла је 1952. године, осам година после ослобођења свог драгог Београда. Боловала је кратко. Добила је грип, који је прешао у запаљење плућа. Можда није било лекова, можда није хтела да их узима! Осим скромне породичне читуље да је „наша драга сестра Милица Јаковљевић преминула 22. децембра“, ниједне новине нису ништа објавиле

Ко је био на њеној сахрани? Да ли је Божа Николић.глумац, дошао да се опрости од своје велике љубави? Да ли су се сетиле обожаване Мир Јам читатељке које су јој писале писма? У редакцију „Недељних илустрација“ стизала су у џаковима… Прошло је много година… Више нема никога у земљи Јевреји од оних који су били на тој сахрани.

А ни оних који нису били, а требало је да буду!

## ВОЗ ИЗВАН ДАТУМА /5/

# ДИЈАНА

***Била је обучена у светло плаве фармерице и зелени капут и изгледала је као пролеће које је оживело***

Младен је непокретно седео на своме седишту и прозирно гледао у крупне пахуље снега што су неуморно падале. У купеу је био један старији мушкарац, али он на њега уопште није обраћао пажњу. Једва да је успео да примети неки покрет и одбије понуђену цигарету. Воз тога дана уопште није каснио, али он га неће запамтити само због тога. Тог шеснаестог јануара Младен је требао да се састане са Дијаном, први пут после пет месеци колико је било прошло, од када су разменили прва писма. Био је видно узбуђен. То његово узбуђење још више је појачавао романтични призор који се пружао наоколо и будио у њему осећај среће. Дуго је припремао тај њихов

сусрет, али он ипак није био сигуран да ли ће до њега и доћи, јер много је се ствари догодило за тих пет месеци. Изгубио је оца. Црна кошуља и панталоне су му сада давали изглед дубоке узнемирености. Дијана га вероватно очекује, али да ли ће се препознати? Њему је ипак лакше, јер она ће можда бити једина на перону железничке станице у Крагујевцу, која ће некога чекати.

Запалио је цигарету. У плавичастом диму су се губили његови уздаси. Сећао се свега. Његово интересовање за ову девојку почело је 5 месеци раније на железничкој станици у Рашки.. На клупи у чекаоници видео је једну књигу. Био је то роман Ги де Мопасана „Јака као смрт“. Заинтересовао се, не за оним што је био садржај те књиге, са текстом у тој књизи, већ са забелешкама које су се налазиле на маргини скоро сваке странице. Био је то врло леп рукопис и он је закључио да иза тог рукописа стоји једно биће које је крхка душа и један дубоки ум. На првој страни књиге нашао је чак име и

презиме те особе. То је била господјица Дијана Матић. Потрошио је доста времена и труда и пронашао је чак и њену адресу. Живела је у Смедереву. Написао јој је писмо у којем се представио и позвао је да се дописују. Следећих пет месеци, двоје се дописивало и упознавало преко писама. Свако слово падало је на плодно тло. Започела је романса. Сазнала је и за тужну несрећу која га је задесила, послала саучешће. Младену су та писма много значила, враћала су га животу и стално терала да размишља о Дијани. Она му је писала да има деветнаест година, да је на првој години студија књижевности.у Крагујевцу и да је била на пропутовању у његовом граду. Толико је знао о Дијани, изузимајући њена осећања према њему.

У једном писму, при крају петог месеца затражио је слику али девојка је одбила да је пошаље. Њему је то било још привлачније. Она је сматрала да, ако је он заиста заинтересован, неће пуно значити за њега како она изгледа. Кад је дошао коначни дан да се могу видети, договорили су се за њихов први састанак.

„Препознаћеш ме", писала је девојка „ по црвеној ружи коју ћу носити на мом реверу."

Морао је признати да му је све то много пријало јер је он већ дуго био сам и дубоко разочаран. Младен је био сигуран да на овај пут није кренуо само из пуке радозналости. Превише тога је било да би Дијана то схватила као обичну игру. .И тако, сада је у Крагујевцу тражио девојку коју је његово срце познавало али чији лик није могао да зна. Девојку са црвеном ружом...

Воз је стао на последњој станици. Пожурио је ван. Снег је већ прилично нападао. Утопио се у гомилу путника. Наиме, у његовом срцу је већ просто кључало јер је још из купеа видео једну девојку која је мирно стајала на перону. Била је сама. Није могао погрешити. То је једино могла бити Дијана. Док је прилазио месту на коме је стајала већ је почео препознавати поједине црте њеног лица. Упорно ју је посматрао. У делићу секунде њихови погледи су се сусрели али је она остала непомична. Била је висока и витка. Њена плава коса падала је у увојцима на рамена .Њене очи су биле плаве као неки цветови. Црте лица биле су беспрекорне и њене усне су одражавале чврстину али и одлучност. Била је обучена у светлоплаве фармерице и зелени капут и изгледала је као пролеће које је оживело.

Кренуо је ка њој, потпуно заборавивши да она на реверу свог капута нема црвену ружу. Док јој је прилазио, мали провокативни осмех је прешао преко њених усана и рекла је само:

"Колега, да ли ти и ја идемо у истом смеру"

Скоро неконтролисано, Младен је начинио само још један корак ка њој а онда, тачно иза ње, угледао жену која је на свом реверу имала црвену ружу. Стајала је управо некако иза ове прекрасне девојке. Имала је проседу косу, која је била сакупљена и није на себи имала капут. Била је округлог лица а и тела, исто тако. На ногама су биле ципеле са ниским потпетицама. Девојка у зеленом капуту одлазила је врло брзо. Младен се у тренутку осетио као да се раздвојио на пола. Тако га је жеља вукла да следи девојку у зеленом капуту. Ипак, његова тежња за женом чији је дух тако био спојен с његовим и обузео га, била је тако дубока. И она је ту стајала. Њено бледо и округло лице било је племенито и осећајно. Њене сиве очи су имале светлуцави и светли сјај.

Није оклевао. Подигао је у својој руци Дијанину књигу са сивим корицама - то је био знак препознавања са његове стране. И сада је схватио да то и не треба да буде љубав већ нешто посебно, нешто чак и боље од љубави. Пријатељство за које је био и морао бити увек захвалан. Исправио се као прави војник и пружио књигу жени. Али, док је говорио, осећао је неку горчину разочарења.

„Ја сам Младен а ви бисте морали бити госпођица Дијана Матић. Тако ми је драго да смо се нашли овде на овој станици..Да ли бисте прихватили да вас изведем на једно пиће?"

Женино лице се растегло у пријатан осмех.

"Ја не знам шта све ово треба да значи, младићу" - одговорила је. "Ја сам Радица и радим овде на шалтеру. Али млада дама у зеленом капуту, која је управо отишла, замолила ме је да ставим ову црвену ружу на моју јакну. И рекла је да, ако ме позовете на пиће, да вам кажем да вас она чека у ресторану на аутобуској станици..Још је казала да мене употребљава као неку врсту теста."

„Није тешко разумети мудрост ове девојке, госпођо Радице!. Права вредност људске душе се види у одговору на непривлачно.“

„Да, Младене. Неко је написао: кажи ми кога волиш и ја ћу ти рећи ко си. Ко носи црвену ружу? Обично они које мало примећујемо..Обично они за које мислимо да не треба да носе црвену ружу. Али, пожурите, она вас чека!“

Младен је убрзо пронашао Дијану, девојку коју никада није видео а коју је волео.

## ВОЗОВИ ИНДИЈЕ

# MAHARAJAS' EXPRESS

***Maharajas' Express прима 88 путника и сваки вагон је дизајниран да створи угођај некадашњег сјаја и раскоши којим су живеле махараџе***

Воз је институција у Индији! Најјефтинија и најефикаснија железничка мрежа на свету, омиљени начин превоза како становништва, тако и странаца који крстаре овом живописном земљом препуном контраста.

Али, Maharajas' Express, најскупљи воз у Азији, односно у свету, инаугурисан 20.марта 2010. (заједничко улагање приватног предузећа COX KING и индијске државне железнице), несумљиво је резервисан само за привилеговане који желе да упознају Индију из неког другог угла и уз максималну удобност.

За једна ноћ у овом луксузу, огромној већини Индијаца, би било потребно неколико месечних (или годишњих) плата.

Почетна цена карте по особи, по дану, кошта 800 долара. Путници се могу одлучити и за луксузније кабине које коштају 900 и 1.400 долара, а за оне са дубљим џепом ту је и председнички апартман који по дану кошта невероватних 2.500 долара, наравно, по особи.

Путовање се промовише под слоганом - "Луксузно путовање као ниједно друго" и то са разлогом. Maharajas' Express прима 88 путника и сваки вагон је дизајниран да створи угођај некадашњег сјаја и раскоши којим су живеле махараџе.

"Ово је први луксузни воз који нуди четири врсте путовања, различитих категорија", тврди Arup Sen, директор Doyal Indian Rail Tours Limited (RIRTL). Све дестинације се укрштају и прецизно су осмишљене како би путнику дочарале праве боје Индије - њене старине, разноврсност, духовност и савременост. Четири педантно осмишљена путовања, од којих свако нуди могућност да се завири у јединствени аспект калеидоскопа Индије.

ДЕСТИНАЦИЈЕ: "Краљевска Индија" (7ноћи/8дана), "Кнежевска Индија" (7н/8д), "Класична Индија" (6н/7д), "Краљевски боравак" (7н/8д) - просветљујућа путовања која оживљавају прошлост и теку кроз садашњост, у пуком изобиљу!

Композицију воза чине 24 вагона у којима се налазе апартмани, луксузни ентеријери у палети топлих нијанси, опремљени авангардним садржајем; одишу финесама изузетне израде – паркети, ћилими, "замршене" резбарије, стилски наместај, кожа, балдахини од свиле, позлата, купатила израђена од најскупље керамике!

Два ресторана највишег нивоа, Mayar Mahal и Rang Mahal, у којима се ужива уз јела националне кухиње (цена укључује јела и пића!), егзотични бар где се могу дегустирати најфинија (најскупља) вина и алкохолна пића, затим салон за забаву, као и неколико бутика.

Сви апартмани имају купатила и "еколошки тоалет" (по нормама RIRTL), индивидуалну контролу температуре, LCD телевизоре, DVD плејере, телефоне, интернет и електронски сеф.

У возу се налази и посебан салон из којег се могу посматрати прекрасни индијски крајолици.

Широм Индије саобраћа неколико сличних луксузних возова - "Палата на точковма" (Palace on Wheels), "Златне кочије" (Golden Chariot), "Декан Одисеј" (Deccan Odysey).

**П:С:** ***Широм Србије саобраћа неколико сличних луксузних возова - "Машта чини свашта", "Спавајмо, сањајмо"...***

**Вера Арсенијевић**

## ИЗ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИСТОРИЈЕ

# ЖЕЛЕЗНИЧАРИ И КУЛТУРНО – ЗАБАВНИ ЖИВОТ

**Припрема: Владимир Радојевић**

♦ Прво железничко културно – уметничко друштво у Србији, основано је 15. марта 1892. године у Нишу под називом Нишко железничко – радничко, певачко, музичко дилетантско (драмско) друштво „Константин“.

♦ После првог светског рата, друштво „Константин“ је активирано 22. августа 1922. године и бројало је1.850 чланова.

♦ По завршетку првог светског рата београдски пододбор Удружења железничара и бродара основао је железнички хор „Дунав“ с мушком и женском секцијом. Касније се овом хору прикључује џез оркестар „Сили“, па цела организација добија ново име „Музичко друштво београдских железница“.

♦ КУД „Железничара и бродара Бранко Цветковић“ из Београда основан је 13. новембра 1945. године.

♦ Новембра 1998. године у Београду регистровано је већ раније основано Удружење железничара уметника.

♦ Железничка саобраћајна школа, основана је 1922. године у Београду.

♦ Наши железнички есперантисти, преузели су 1924. године на конгресу у Бечу управу Међународног удружења есперантиста и почели да издају лист „ЛА ФЕРВОЈИСТО“ („Железничар“)

♦ У Београду и Загребу 1925. године основана су прва есперантска друштва на тадашњој мрежи ЈЖ.

♦ Савез железничара есперантиста Југославије (ЈАФЕ) основан је априла 1955. године

♦ Филателистичко друштво „Железничар“ из Београда формирано је 1973. године.

♦ У Београду је 1934. године основан први Железнички туристички клуб.

♦ Удружење радио аматера железничара Југославије (УРАЖЈ) основано је новембра 1971. године.

## ЧЕФОРИЗМИ

## ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ

- Такви смо ми: Код нас је и могуће немогуће.
- Док није проговорио, деловао им је страшно паметно.
- Прошло ми је радно време, зашто ме нисте пробудили?
- У стара времена човека су тражили свећом, а данас то чине мобилним.
- Прво су нас дуго замајавали брзим пругама, а онда нам увели романтику, носталгију...
- Што рече песник: „Штеди се кад се има, а не кад се нема.“
- Код нас је стање и даље редовно: Родитељи су на бувљаку, ђаци у кафићу, а наставници у школи.
- Одабрао је прави пут, а онда је кренуо странпутицом.
- Бојим се да нам је време за прави тренутак измакло.
- Док вам не натрчи оно што волите да радите, радите оно што мрзите.
- Туђе нећемо, а своје и што смо имали више немамо.
- То смо ми: Уместо да у Европу идемо корак по корак, ми у њу срљамо.
- Дефинитивно је одлучио да се мане кафане, а онда је свратио у прву да то и потврди.
- Док нам је возове вукла пара, имали смо и пара.
- Упозорење мацама: Не јурите и не ловите мишеве и пацове по скупштинским просторима, јер су исти под имунитетом.
- Кад сам му затражио да ми врати дуг, напрасно је оглувео.

## ПРЕГЛЕД РЕГИСТРОВАНИХ СИНДИКАТА У ЈП „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“
## СА БРОЈЕМ ЧЛАНОВА ЗАПОСЛЕНИХ У ПРЕДУЗЕЋУ ЗА ЈАНУАР 2012. године

| РЕД. БРОЈ | НАЗИВ СИНДИКАТА | ИДЕНТИФИКАТОР | БРОЈ ЧЛАНОВА |
|---|---|---|---|
| 1 | СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ | 1,5,6,7, А, К | **5941** |
| 2 | СИНДИКАТ ИЗВРШНИХ СЛУЖБИ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА | L | **2731** |
| 3 | СИНДИКАТ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ СРБИЈЕ | 9, Ђ, М | **2647** |
| 4 | НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ | 4 | **1858** |
| 5 | НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА | 2 | **1627** |
| 6 | СИНДИКАТ ИНВАЛИДА РАДА ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ | 3 | **40** |
| 7 | СИНДИКАТ ОПЕРАТИВНЕ СЛУЖБЕ БЕОГРАД | 8 | **66** |
| 8 | СИНДИКАТ УДРУЖЕНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА | 7 | **42** |
| 9 | АСНС – ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЗАПОСЛЕНИХ У ЖЕЛ. САОБРАЋАЈУ | N | **18** |
| 10 | РЕГИОНАЛНО ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ | C | **469** |
| 11 | АСНС ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ | T | **246** |
| 12 | СИНДИКАТ ЖТП – БГД НЕЗАВИСНОСТ | E | **257** |
| 13 | СИНДИКАТ СТРУЧНИХ СЛУЖБИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ | J | **257** |
| 14 | СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА | | **247** |
| 15 | СИНДИКАТ НОВИНАРА ЖТП БЕОГРАД | B | **9** |
| 16 | УЈЕДИЊЕНИ НЕЗАВИСНИ ГРАНСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ | U | **15** |
| 17 | СИНДИКАТ ПРЕВОЗА ПУТНИКА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА | M | **0** |
| 18 | СИНДИКАТ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ | X | **291** |
| 19 | СИНДИКАТ РАДНИКА ПРЕВОЗА РОБЕ | Ђ | **0** |
| 20 | СИНДИКАТ ВУЧЕ СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА | Ž | **0** |
| 21 | СРПСКИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА 1884 | D | **60** |
| 22 | НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА ВОЈВОДИНЕ | | **6** |
| 23 | ЖЕЛЕЗНИЧКИ СИНДИКАТ ПРВИ МАЈ | | **13** |
| 24 | НЕЗАВИСНИ СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА ВОЈВОДИНЕ | | **62** |
| 25 | СИНДИКАТ СОЛИДАРНОСТ | | **1** |
| 26 | СИНДИКАТ МАШИНОВОЂА СОЛИДАРНОСТ УЖИЦЕ | | **17** |
| 27 | СИНД. ОРГ. ЕЛЕКТРОТЕХНИЧКЕ СТРУКЕ ЕТП НИШ | | **0** |
| | НИСУ ЧЛАНОВИ | | **2112** |
| | **УКУПНО ЗАПОСЛЕНИХ** | | **18512** |

**БЕОГРАД 13.02.2012. год.**

**СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ**
**КОМИСИЈА ЗА ФОНД СОЛИДАРНОСТИ РАДНИКА**
**Одобрена солидарна бесповратна новчана помоћ за ФЕБРУАР 2012. године, на састанку одржаном 20.02.2012.године.**

| Р.број | По члану | Презиме и име | ЈСО | Износ |
|---|---|---|---|---|
| 1. | 16.8 | Шкорић Данијела | ВВ Зрењанин | 15.000,00 |
| 2. | 16.8 | Лучић Михаило | ТКС Пожега | 10.000,00 |
| 3. | 16.8 | Топаловић Душко | ТКС Пожега | 5.000,00 |
| 4. | 16.4 | Живић Драган | ЕТП Ниш | 11.500,00 |
| 5. | 16.8 | Церовић Сава | ЕТП Бг | 20.000,00 |
| 6. | 16.4 | Јанковић Драгана | УПЗС-НСП Бг | 10.000,00 |
| 7. | 16.8 | Јовичић Миленка | УПЗС Бг. | 5.000,00 |
| 8. | 16.4 | Роглић Марија | СП Панчево | 15.000,00 |
| 9. | 16.8 | Чолић Снежана | СП Панчево | 10.000,00 |
| 10. | 16.8 | Томић Ивица | СП Краљево | 10.000,00 |
| 11. | 16.5 | Андрејић Војислава | СП Зрењанин | 4.000,00 |
| 12. | 16.8 | Ердоглија Дејан | СП Краљево | 5.000,00 |
| 13. | 16.4 | Балић Ђорђе | ЗОВС Лапово | 3.500,00 |
| 14. | 16.8 | Филин Златко | ЗОВС Земун | 5.000,00 |
| 15. | 16.4 | Гмитровић Горан | ЗОВС Земун | 15.000,00 |
| 16. | 16.8 | Илић Драган | ЗОВС НС | 5.000,00 |
| 17. | 16.4 | Лилић Миодраг | ЗОВС ТОПК | 10.000,00 |
| 18. | 16.7 | Тодић Божидар | ЗОВС К. Поље | 15.000,00 |
| 19. | 16.8 | Николић Александар | ЗОВС Лајковац | 5.000.00 |
| 20. | 16.8 | Радојичић Ивица | ЗОВС Зајечар | 5.000,00 |
| 21. | 16.8 | Бибовић Слободан | ЗОВС Зајечар | 5.000,00 |
| 22. | 16.8 | Петровић Предраг | ЗОВС НС | 5.000,00 |
| 23. | 16.8 | Поповић Рајко | ЗОП Суботица | 10.000,00 |
| 24. | 16.8 | Зубелић Андрија | ЗОП Суботица | 10.000,00 |
| 25. | 16.8 | Шкатарић Стеван | ЗОП НС | 10.000,00 |
| 26. | 16.8 | Радосављев Милан | ЗОП НС | 10.000,00 |
| 27. | 16.8 | Сиротановић Срђан | ЗОП Краљево | 5.000,00 |
| 28. | 16.8 | Анђелковић Рдавослав | ЗОП Краљево | 5.000,00 |
| 29. | 16.8 | Јаблановић Раде | ЗОП Краљево | 5.000,00 |
| 30. | 16.8 | Видојевић Милан | ЗОП Краљево | 10.000,00 |
| 31. | 16.8 | Цановић Салко | ЗОП Ужице | 10.000,00 |
| 32. | 16.8 | Малешић Владан | ЗОП Пожега | 5.000,00 |
| 33. | 16.8 | Брковић Миљко | ЗОП Ужице | 5.000,00 |
| 34. | 16.8 | Секулић Сретен | ЗОП Ужице | 5.000,00 |
| 35. | 16.8 | Марковић Дејан | ЗОП Пожаревац | 5.000,00 |
| 36. | 16.8 | Матић Павле | ЗОП СМ | 5.000,00 |
| | | **У К У П Н О** | | **294.000,00** |

**ПРЕДСЕДНИК**
**КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ**
**МИЛАНОВИЋ СЛОБОДАН**

**ПРЕДСЕДНИК**
**СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ**
**МИРКО ЛАЗИЋ**

# ЧЕКАЈУЋИ ПЛАН ПОСЛОВАЊА, ДОБРО БИ НАМ ДОШЛЕ!!!