



СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

TRADE UNION OF RAILWAYMEN OF SERBIA • GEWERKSCHAFT DER SERBISCHEN EISENBAHNER • SYNDICAT DES CHEMINOTS SERBIENS

БРОЈ: 1293

БЕОГРАД, 18.06.2013. године

„ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АД
ГЕНЕРАЛНОМ ДИРЕКТОРУ
-Господин Драгољуб Симоновић-

ПД 25.06.2013.
ЛД 25.06.2013.

ПРЕДМЕТ: одговор на допис бр.300/2013-591
од 17.06.2013. године

Поштовани,

Синдикат железничара Србије у потпуности разуме тешку економску ситуацију, како у држави тако и у „Железницама Србије“ а.д. и даје пуну подршку спровођењу свих мера које за циљ имају уштеде, а које неће довести у питање редовно функционисање система, безбедност саобраћаја, даљу модернизацију железнице и редовну исплату зарада запослених на уговореном нивоу.

Као организација већ делујемо у том правцу, тако што се од почетка 2013. године, у реализацији својих активности, за које смо у претходном периоду као и други синдикати имали делимичну финансијску помоћ послодавца, у потпуности ослањамо на сопствена финансијска средства. Имајући у виду обавезе послодавца по Колективном уговору, то значи да више не користимо службена возила послодавца за синдикалне потребе, услуге умножавања и копирања писаних материјала (чл. 123. КУ), као ни могућности које пружа члан 130. Колективног уговора. Све манифестације, скупове и сусрете који су од домесног или међународног значаја које организујемо у земљи, или на њих идемо у иностранство, такође финансирамо из сопствених средстава.

Све трошкове организације радничко-спортивских сусрета, које ћемо организовати током ове године за свих седам Јединствених синдикалних организација (JCO) у нашем саставу, сносићемо из сопствених средстава, иако је послодавац претходних година, кроз истовремено организовање тематских конференција из области безбедности саобраћаја, помагао организацију ових сусрета одобравањем једне дневнице по учеснику, што је ове године изостало.



WWW.SINDIKAT.RS



WWW.ITF.ORG.UK



WWW.ITF.ORG.UK/ETF

Nemanjina 6 (soba 153)
11000 Beograd
tel/fax: 381(0)113618354
ztp_szs@yahoo.com
ralskayndi@open.telekom.rs
[www.sza-crilyun.org](http://WWW.SZA-CRILYUN.ORG)
Bro tel: 330-4002028-89





Када је у питању примена члана 124. Колективног уговора, Синдикат железничара Србије је и до сада, у односу на број чланова синдиката, био најдисциплинованији у примени овог члана и више пута у претходном периоду званично, писаним путем, од послодавца тражио увођење реда у ову област и стављање ван снаге свих решења генералног директора којима је појединим носиоцима функција у другим синдикатима омогућено бављење синдикатом са пуним радним временом, супротно одредбама овог члана Колективног уговора. Такође, Синдикат железничара Србије у веома малој мери користи могућности које даје став 3. члана 124. Колективног уговора, односно никада није инсистирао, имајући у виду број чланова, да се тај став у потпуности примени.

Синдикат железничара Србије има чланство у свим организационим деловима „Железнице Србије“ а.д. и делује на целој територији Републике Србије (тако је и регистрован код Министарства рада, запошљавања и социјалне политике), по Статуту је организациона структура таква да делујемо по принципу остваривања интереса по делатностима (седам JCO-а) и територијално преко Одбора СЖС чворова, имамо органе и радна тела која по Статуту имају одговарајуће обавезе, пре свега да редовно одржавају састанке, тако да се у том сегменту рада појављују одређени трошкови за послодавца из става 4. члана 124. и члана 125. Колективног уговора. Синдикат железничара Србије, у реализацији и планирању својих активности, ту види могућност за знатне уштеде, тако што ћемо рационализовати број састанака и место њиховог одржавања, имајући у виду састав тих органа и радних тела и место рада њихових чланова, што ће неминовно довести до смањивања броја дневница за службена путовања. Пример за то је одржавање седница Републичког одбора као највишег органа СЖС између две скупштине, који је у обавези да седнице одржава једном месечно, а од почетка године су одржане само три седнице. Настојаћемо да исти принцип применимо у деловању свих синдикалних организација у саставу СЖС на свим нивоима организовања, као и радних тела.

Синдикат железничара Србије је у остваривању своје синдикалне функције потпуно отворен за даље разговоре по питању реализације мера штедње, као и за сва друга питања (наведена у допису број 1053, који смо Вам упутили 15.05.2013. године) која су од животне важности за материјални и социјални положај запослених.

С поштовањем,

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ



Мирко Лазић



САОПШТЕЊЕ

РЕАКЦИЈА НА НАЈАВЉЕНО СМАЊЕЊЕ СУБВЕНЦИЈА

На ванредној седници Председништва Синдиката железничара Србије, одржаној 14.6.2013. године, разматрана је најава смањења субвенција за железницу за 1,5 милијарди динара, о којој су медији известили јавност 13.6.2013. године. Председништво је потврдило, много пута до сада изречену констатацију, да је положај „Железнице Србије“ изузетно тежак и да је и садашња субвенција далеко испод довољне за нормално функционисање система, одржавање инфраструктурних капацитета и возних средстава, као и даљу модернизацију железнице и њено приближавање савременим европским стандардима. Додатно смањење за 1,5 милијарди динара, буквально би довело до „колапса“ српских железница и немогућности да се систем одржи.

Најављено смањење субвенција додатно би погоршало и онако тежак материјални и социјални положај запослених, с обзиром да је просек зарада на железници далеко испод просека зарада у Републици Србији и да је просечна „плата“ тек нешто преко 30.000,00 динара и да су „Железнице Србије“ по просеку зарада у односу на друга јавна предузећа, државни сектор и јавни сектор убедељиво на последњем месту.

Председништво Синдиката железничара Србије се оштро противи било каквом смањењу субвенција, које би неминовно довело у питање редовну и анексом колективног уговора дефинисану зараду и предузеће све неопходне мере и активности и све облике синдикалне борбе у заштити материјалног и социјалног положаја запослених, као и заштити „Железнице Србије“ од даљег пропадања.

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
Мирко Лазић

јун 2013.

УШТЕДЕ ОБЕЗБЕЂУЈУ ЗАРАДЕ

Генерални директор Драгољуб Симоновић је изјавио: „И поред смањења државних субвенција, учинићемо све да уштедама обезбедимо железничарима редовне и несмањене зараде.“

Према његовим речима, те уштеде неће бити на рачун извршног особља, већ ће се односити на даље укидање привилегија и неоправданих бенефиција, као и на борбу против свих видова злоупотреба у предузећу.

Јун 2013.

ЈСО ЕТП

ЕСТЕПИЈАДА У КЛАДОВУ

Учесници XXVII Радничко спортских игара железничара Србије „преплавили“ су Хотел „Ђердап“ у Кладову и бројчано и својим спортским духом и ведрим расположењем.

Поздрављајући око 300 учесника и гостију XXVII „ЕСТЕПИЈАДЕ“, председник ЈСО СТП Драган Ранђеловић је подсетио да је њихов слоган и даље „ЗАЈЕДНО ДО ПОБЕДЕ“ и да ће садашњи спортски противници бити још бољи пријатељи, да ће то заједништво бити њи-



хова водиља и поред свих промена које су у току и које очекују „Железнице Србије“ а.д.

Показало се да традиционални спортски сусрети радника представљају нераскидиву спону заједништва, пријатељства и тимског духа и зато је потребно да сви учесници напуне батерије како би заједно на боље мењали и наш синдикат и нашу железницу, истакао је Ранђеловић и прогласио XXVII игре ЈСО СТП, отвореним.

Да свечано отварање „ЕСТЕПИЈАДЕ“ остане у лепом сећању свим учесницима, побрињули су се најмлађи чланови КУД „Полет“ из Кладова, који су одиграли сплет игара из Србије.

Свечаном отварању и дружењу присуствовали су и представници Синдиката железничара Републике Српске, колеге из АНС Македоније, као и колеге из Синдиката „Монтекарго“.

У два дана витешке борбе, било је много жара и неизвесности у сусретима: фудбалера, шахиста, стонотенисера, конопаша и такмиче-

ња у пикаду. После целодневних надметања „Естепеовци“ су, у вечерњим сатима, уз песму и свирку настављали да се друже да би сутра постајали љути спортски противници.

По правилу, најжешће надметање одиграло се на теренима за мали фудбал. Било је потребно пуно кондиције, јер поправног није било, играло се по куп систему.

Најбољи фудбал овог пута игра се у Руми, који су у финалу победили Пожаревац.

Најбољи играч: Владан Тодоровић (Рума), најбољи стрелац Бране Кнежевић (Рума), најбољи голман Драган Борисављевић (Пожаревац).

У пикаду се такмичило 11 екипа, а најсигурнију руку и оштро око имале су колегинице из екипе Ужице / Ваљево, друго место Рума, треће Пожаревац, а најбољи резултат је постигла Васић Гордана из Пожаревца.

У шаху све по старом. Јелена Петровић и Саша Коцић из Београда предводили су своју екипу до још једног убедљивог тријумфа, друго место Пожаревац, треће Ниш.

Стони тенис донео је прегршт узбуђења, а екипа Баната, предвођена најбољим стонотенисером Одацић Љубишом, заузела је прво место. Екипа Ниша са најбољом стонотенисерком Негосавом Стевандић заузела је друго место, а треће Пожаревац.

У најтежој дисциплини, надвлачење конопца, у драматичном финалу две најјаче екипе, бољи су били „ЈАКИ МОМЦИ“ из Пожаревца, док Деки и његови „ОПАНКАШИ“ морају чекати другу прилику за тријумф. Дакле у конопцу прво место – Пожаревац, друго место – Зајечар и треће место – Рума.

Уз предивне звуке тамбурица на платоу Хотела „Ђердап“ уз неодољив мирис јагњића и прасића, који су се вртели на ражњу, одржано је ревијално такмичење у кувању рибље чорбе, чији су укуси задовољили апетите свих присутних. Прво место и викенд у хотелу „Ђердап“, освојила је Мира Васић (ОКП Београд), друго место однели су гости Недислав Кузмић (Добој) и Ненад Николовски (Скопље), а треће место Дејан Ђорђицовић (Зајечар) и Ана Јовановић (Нега кола).

Фер плеј XXVII игара припао је Нега кола.

На завршној - свечаној вечери, сумирани су тродневни такмичарски резултати. Најуспешнијим екипама и појединцима уручени су пехари, дипломе и захвалнице.

У генералном пласману, по традицији 1. Пожаревац, 2. Рума, 3. Банат.

Поздрављајући госте и учеснике на завршној вечери и честитајући појединцима постигнуте резултате, председник ЈСО СТП Драган

Ранђеловић истакао је да су победници сви који су се одазвали учешћу на овим играма.

Затварајући ХХVII РСИ ЈСО СТП, председник Синдиката железничара Србије Мирко Лазић је истакао да је свима познато да железничари знају добро и да раде, али и да се добро друже.

Након официјалног затварања игара, наступило је особље Хотела „Ђердап“ које је свим учесницама игара поклонило по један цвет. Уз Бенд „Поноћни провод“ из Кладова, госте је до-

касно у ноћ забављао вокални солиста (Звезда Гранда) Ренато Хенц.

И ове игре, као и претходне показале су да су РСИ итекако потребне железничарима и да та традиција треба да се настави.

Игре су завршене, железничари су се вратили својим редовним пословима до следеће године у ово време, када се планирају нове РСИ.

Драган Ранђеловић



СО ЗОВС НИШ

ВАПАЈ ИЗ НАЈСТАРИЈЕ РАДИОНИЦЕ

Преполовљен број запослених. Недостатак вентилације у радионици и бука, велики проблеми. Похабан алат. Недостаје заштитна одећа и обућа, али немају ни резервних делова, па чак ни кочионих папуча

Посебно значајан момент у привредном развоју града Ниша имала је изградња железничке пруге, Београд – Ниш и долазак првог воза 1884. године.

Изградња железнице допринела је подизању прве фабрике у Нишу. Тако је 1885. године, са радом отпочела железничка радионица, која је служила за ремонт локомотива и вагона и у то време имала је стотину радника.

Један од сведока тог времена је и струг за обраду бандажа, који је још увек у функцији.

Обиласећи радне просторе, у непосредном контакту са радницима ове радионице, упознали смо се са свим (многим) проблемима са којима се ови вредни мајстори свакодневно сусрећу.

У електро депоу, некада је било шездесеторо запослених. Данас их је свега тридесетак, уз то старосна структура је прича сама за себе.

Наиме, од укупног броја запослених већина је са радним стажом од тридесет и више година, тако да за пар година неће бити мајстора. Да би се добио добар мајстор, потребно је доста времена, како рекоше наши саговорници: „Мајстор се не постаје за годину дана“, већ је за то потребно време.

Услови рада, с обзиром на стање радног простора и саме радионице, су добри, мада је било проблема са инвентаром, па су га запослени сами направили.

Проблеми су: вентилација и бука у хали, када се ради преглед руске гарнитуре серије 711,



с обзиром да, док се врши преглед, она непрестано ради.

У овој радионици поред прегледа „руских гарнитура“, раде се редовне и текуће оправке на електро локомотивама серије 461.

У браварском одељењу, у смени ради седам бравара и шест електро – механичара. У њиховом раду највећи проблем стварају похабан алат, недостатак заштитне одеће, обуће и заштитних рукавица, које запослени углавном сами купују из личних средстава, као и средства за личну хигијену...

Резервни делови су изгледа рак – рана у свим нашим радионицама, па тако и у нишкој. Наиме скидају се делови са једне локомотиве да би се оспособила друга.

Шта рећи, када због недостатка кочионих папуча (уметака) стоје четири локомотиве. Када би се набавили кочиони умеци, у саобраћај би могле за два сата. Толико је потребно за њихову уградњу.

Уз то, још две локомотиве стоје због недостатка тахо - генератора, за чију је уградњу потребно свега 30 минута. Проблем са резервним деловима најбоље осликова недостатак матица и вијака, за чију је уградњу потребно свега минут - два.

Због актуелног стања са резервним деловима, како рекоше, дошли су у ситуацију да „више не могу да пресипају из шупљег у празно“.

Колико је добрих мајстора у овој радионици,





говоре и иновације које су урадили, у циљу лакшег и бржег обављања појединих послова.

Једна од иновација је пнеуматска инсталација, коју је урадио Момир Радојковић, пословођа са тридесетогодишњим радним искуством.

Нажалост, као ни његова, тако и иновације осталих мајстора нису награђене. Како истичу, вероватно је то неко наплатио.



Лични доходак од тридесет хиљада динара, са додацима, недовољан је за основне животне потребе. С тога је на синдикатима обавеза да се више ангажују, како би се социјални и материјални положај запослених побољшао.

Ове добре и вредне мајсторе боли чињеница, да машиновођа и пословођа у радионици, имају исту стартну плату, с тим да је плата колега машиновођа са додацима, скоро дупло већа. По мишљењу саговорника, синдикат мора да се ангажује и када је реч о запошљавању деце наших радника. Као пример за то узимају остала предузећа попут: електро привреде, поште и других јавних предузећа.

Као негативан пример, који се у њиховој сре-

дини јавља, истичу чињеницу да има људи који наводно раде, али их запослени до сада нису виђали на радном месту.

Разочарајуће је, да и поред апела за запослење детета Горана Станковића, преминулог колеге, још нико није реаговао. Породица је још увек без икаквих прихода.

Рекоше нам, да у својој средини имају доста добровољних давалаца крви, а највише боли чињеница да крви за операцију преминулог колеге Станковића, наводно није било.

У разговору са радницима браварске радионице, уверили смо се, када је реч о синдикалној сцени у предузећу, да је овакво стање неодрживо. Прегломазна је, и као таква, само умањује снагу синдиката.

На питање, зашто их има у више синдиката? Одговарају, да су насељи на лажна обећања, јер су им поједини синдикални лидери обећавали запослење деце. Међутим, испоставило се, да су то била обећања само ради остваривања личних интереса и стицања репрезентативности.

Запослени у најстаријој железничкој радионици, у ишчекивању конкретних корака за решавање нагомиланих проблема и даље настављају савесно и одговорно да обављају постављене радне задатке.

В. Радојевић



JCO ЗС УП

ОДЛУЧНО ПРОТИВ СМАЊЕЊА ЗАРАДА

Смањење субвенција за железницу. Очувати стандард запослених. Рестриктивне повлашћене вожње. Извршена подела ваучера

На петој овогодишњој седници Одбора JCO ЗС УП највише времена потрошено је у дискусији око стања у Железницама Србије и Синдикату железнчара Србије.

Уводно излагање на овој седници дао је Радомир Радусин, председник JCO. Он је рекао да се очекује смањење субвенција за железницу и да се не зна како ће се оно одразити на запослене.

У наставку седнице, чланови Одбора изнели су своје мишљење, које је ишло у правцу подржавања свих мера штедње у предузећу, али и одлучног става да евентуално смањење зарада не долази у обзир. Таква дискусија резултирала је закључком, да се не дозволи никакво умањење зарада запосленима, јер је стандард и онако на веома ниском нивоу и да би евентуално умањење зарада још више угрозило егзистенцију запослених и њихових породица.

Синдикат треба да предузме све мере у одбрану стандарда запослених.

Такође је речено, имајући у виду сезону коришћења годишњих одмора, да је потребно, на нивоу Предсеништва СЖС, организовати стално оперативно тело које ће „будно пратити развој ситуације у вези зарада“.

Као значајна тема седнице била је дискусија у вези повлашћених вожњи.

Речено је, да је Правилник усвојен и да ће почети његова примена од првог јула. Он је до ста рестриктиван у односу на претходни. Дата је примедба синдикатима, зашто нису реаговали на време и допринели да он буде повољнији за запослене и чланове њихових породица?

Вишемесечна агонија око Синдикалне организације Београд ушла је у завршну фазу. Комисија за одржавање избора сачинила је пред-



лог Правила о раду и сазвала Скупштину. Изабрани су синдикални повериеници по службама. На првој седници није било кворума.



Остаје задатак Комисији и чланству да што пре заврши изборе у складу са Статутом СЖС и да Синдикална организација почне нормално функционисати.

С тим у вези, преко повериеника, иде подела ваучера и позајмица за све чланове ове београдске организације.

На седници је извршена подела ваучера по синдикалним организацијама. Речено је, да се мора стриктно водити рачуна око попуњавања личних података корисника ваучера како би се спречиле злоупотребе. Захтеве за плаћено одсуство по том основу подносе корисници ваучера.

О организовању спортских игара за чланове JCO, чланови Одбора ће одлучити на некој од следећих седница, имајући у виду чињеницу да ове године предузеће не учествује у финансирању, те се отвара проблем затварања финансијске конструкције.

Душан Василић



JCO ТКС

СВЕУКУПНИ ПОБЕДНИК ПОЖЕГА

На Златибору, од деветнаестог до двадесетдругог јуна одржани су традиционални спортски сусрети радника ТКС, у организацији JCO

Одмах по доласку, и смештају учесници, већ од петнаест часова почела су надметања у шаху, по групама.

Такмичење у стоном тенису одржано је од осамнаест часова у спортској дворани „Вај Тай“. Коначан пласман екипа у стоном тенису био је познат већ првог дана.



Најбоља је била екипа из Лапова. Како и не би била, када су њене боје бранили најбољи стонотенисери на играма, Љубодраг Младеновић и Милосав Миладиновић – Шкрека, који је показао да није мађионичар само са фудбалском лоптом.

Друго место освојила је екипа из Ниша, док је трећи био Нови Сад.

После такмичења по групама у шаху, другог дана такмичења, одиграни су полуфинални сусрети. Након велике борбе у финалу су се пласирале екипе из Ниша и Зајечара. Победу је однела екипа из Ниша, предвођена најбољим шахистом овогодишњих игара Обрадом Вукашиновићем. Трећа је била Пожега, која је победила Лапово.

У надвлачењу конопца, традиционално најјачи су били „снагатори“ из Новог Сада. Друго место освојила је Пожега, док је треће место заузела екипа Ниша.

Најјачи конопаш је Грубач Желько, члан победничке екипе.

Турнир у најспореднијој ствари, малом фудбалу, протекао је у фер и коректној борби. Мора се рећи, да је објективно и коректно суђење Ивице Кркића и Јанка Илића, иначе републичких фудбалских судија, доринело да утакмице

буду одигране у мирној и спортској атмосфери.

После такмичења по групама, у полуфинале су се пласирале екипе Пожеге, Лапова, Суботице и најбоља другопласирана екипа Београда.

После регуларног тока и резултата 2 : 2, бољим извођењем пенала у сусрету између Београда и фаворита из Пожеге, у финале се пласирала екипа из Београда.

У другом полуфиналном сусрету саставе су се екипе из Суботице и прошлогодишњи финалиста Лапово. Екипа Суботице, голом Синише Рађена, победом од 1 : 0, пласирала се у финале.

У финалном мечу саставе су се екипе Београда и Суботице. После беспоштедне борбе по изузетно спарном времену, утакмица је завршена нерешеним резултатом. Након бољег извођења пенала победила је екипа Београда.

Треће место освојила је Пожега победивши Лапово резултатом 5:2.

Најбољи стрелац турнира је Ненад Жунић из Пожеге, док је најбољи голман Војкан Мијаловић из победничке екипе Београда. Најбољи играч је Сабо Александар из исте екипе.

У укупном пласману, прво место освојила је Пожега. Друго место освојила је екипа из Ниша, док је трећепласирано Лапово.



Свеукупни победник двадесетдруге ТКС – ијаде је екипа Пожеге, којој је припао прелазни пехар.

Завршно вече одржано је у ресторану „Вендром“, где су учесници играли у пријатном амбијенту, уз музику, сумирали остварене резултате, подсећајући се догађаја са претходних сусрета.

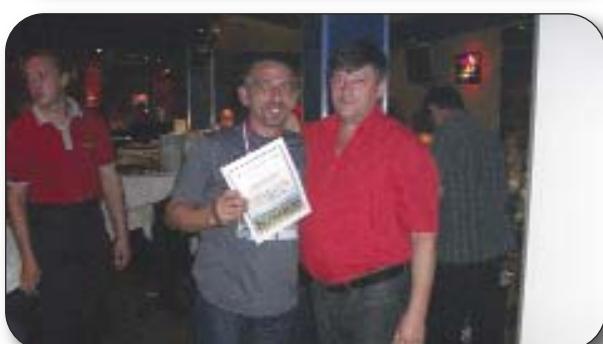
Нису изостали ни разговори о синдикату, актуелним проблемима, везаним за будућу организацију предузећа, предстојећу систематизацију, као и неизбежни разговори на тему регре-са и топлог оброка.

Завршној вечери присуствовао је директор Сектора за ТКП Владимир Булатовић са сарадницима, као и председник СЖС Мирко Лазић,

заменик председника СЖС Милорад Вемић и председник ЈСО ЗОВС Маријан Јанковић.

Важно је напоменути да су сви учесници сусрета изразили велико задовољство смештајем и услугама, које су им пружили запослени и власник туристичке агенције „Ања Турс“ са Златибора.

В. Радојевић





ЕТП СС – ДЕОНИЦА КРАГУЈЕВАЦ

МУЗЕЈСКИ ЕКСПОНАТИ И АУТОМАТИЗАЦИЈА

Фијат иде у свет и заслугом колега из СС деонице станице Крагујевац

Да се и на запостављеним деловима мрежа Железница Србије, ипак ради, довољно говоре званични подаци о броју отпремљених возова из станице Крагујевац, за луку Бар и Немачку.

Оно што је најбитније, није било кашњења возова. Заслуге за то имају сви запослени у овој станици.

Међутим, једна делатност је вероватно, неизбежно у другом плану, без обзира на њен донос у свему.

То је ОЈ за СС Крагујевац, саставни део ОЦ за ЕТП Краљево.

Ова деоница са осморо запослених, покрива деоницу пруге Лапово – Краљево, од станице Баточина до станице Губеревац.

Без обзира на све проблеме са којима се константно сусрећу, свој посао обављају савесно и одговорно.

Један од највећих проблема је застарела инфраструктурна техника. Шта рећи, када се још увек ради са механичким забравним блок апаратом. Целокупна сигнална техника је застарела, па стоји и опаска запослених да је оваква техника већ одавно музејски експонат.

Ова СС деоница карактеристична је по шареноликости технике. Наиме, седамдесет посто је механичке, десет полуаутоматске, а двадесет посто аутоматске технике.

Овакво стање технике за последицу има то да запослени обављају послове од физичког радника, до најсложенијих стручних послова. Хтели признати или не, доста оптерећујуће.

Доста је случајева ломова браника, да због недостатка акубатерија за аутоматске пружне прелазе, долази до честих кварова.

Савремена сигнално - сигурносна и телекомуникациона техника, инсталира се и на споредним пругама. Док је овај део пруге изгледа заборављен, уз то ЖАТ – ове телефонске везе нема од 1999. године.

Велики проблем је недостатак резервних делова и алата, али и проблем одласка на терен. Годинама се на терен одлазило аутобусима, возовима, а у хитним случајевима, када није било адекватног превоза и личним превозним средством.

Ситуација је мало боља, од када им је на коришћење дато службено возило ЈУГО из 1986. године. Међутим, због дотрајалости аута, учествали су кварови. Добар део трошкова и набав-

ке резервних делова запослени сами сносе.

Службени ауто је преко потребан, пре свега због дужине деонице, али и због неадекватног аутобуског и железничког превоза. Не треба заборавити да се превоз плаћа, а није ни јефтин. Како један од колега рече, треба нешто и појести, а ни накнаду за топли оброк немамо.

Присутно је и нездовољство коефицијентом радног места. Образлажу то аргументима, јер СС је стручна и школована железничка служба, с обзиром на стручност и значај, али и доприносом када је реч о безбедном и сигурном железничком саобраћају. Ова делатност мора бити у рангу са осталим радницима извршне службе, који учествују у вршењу железничког саобраћаја. На терену се сусрећу са многобројним проблемима, почев од високе траве, коју прво морају да покосе, да би обавили посао, док је у зимском периоду присутан проблем са снегом, али и проблем приликом рада на висини.



Радници ове делатности немају бенефицијирани радни стаж, као ни накнаду за рад на висини, због којег на лекарски преглед иду сваке године.

Да би отклонили квар, пењу се на висине до десет метара. Примера ради, механички улазни сигнал је висине од осам до једанаест метара. На сигнале се пењу свакодневно и у просеку проведу један до два сата на стубовима, како би отклонили квар. Без обзира на временске услове.

Најтеже им пада однос појединих колега железничара, који их, помало у шали, али и у зби-



љи омаловажавају. Одржавање индустриског колосека ФАС, нажалост врше приватници, а не железничари који су за те послове меродавнији и искуснији.

Ко је одговоран за изгубљени посао, колегама није познато!?

Поред лоших услова рада на терену, ни услови рада, у седишту деонице нису ништа бољи.

Контејнер је постављен као привремено решење, далеке 1982. године. Нажалост, то привремено испаде трајно решење. Неадекватан простор у којем човек не може да се окрене. Нема гардеробе, мокрог чвора, а међу запосленима је и једна колегиница.

Оно што је посебно карактеристично за ову деоницу јесу добри међуљудски односи, чак ни синдикатници.

кална припадност не утиче негативно на те односе.

Од осморо запослених, Радица Столић, Љубомирка Лазовић и Перица Марковић чланови су СЖС. Они, као и њихове колеге, незадовољни су радом синдиката на свим нивоима. Највише им смета прегломазна синдикална сцена у нашем предузећу.

Да би синдикат остварио своју улогу и задатке и повратио веру у синдикални покрет, наши саговорници сматрају да на синдикалне функције треба бирати способне, радне и одговорне људе а не каријеристе и интересије.

Поред тога неопходно је укрупнити прегломазну синдикалну сцену, а то се, како рекоше, може постићи повећањем цензуса за стицање репрезентативности на тридесет процената.

Рационализација трошкова, борба за радничке интересе, пре свега цену радног сата, регрес и топли оброк, морају бити приоритети синдиката.

Запослени у овој деоници имали су прилику да о свим овим проблемима разговарају са Драганом Ђирићем председником ЈСО ЕТП, који је недавно посетио ову деоницу.

Ранчић, Буки, Брка Перица, Бојић, Лаза, Радица и шеф ове денице Љубиша, надају се да ће се и овом делу пруге посветити више пажње и урадити нешто по питању електрификације, или аутоматизације.

Надају се и да ће добити адекватан радни простор, као и сигурније службено возило.

Такође, очекују да у наредном колективном уговору њихова делатност неће бити потцењена и занемарена као до сада.

В. Радојевић

ВУЧА ВОЗОВА – НИШ

НИШ – МУЛТИМОДАЛНО ЧВОРИШТЕ НАЈВИШЕГ РАНГА

Раскрница балканских и европских путева

Ни Секцију за вучу возова Ниш нису заобишли опште познати проблеми у којима сви сегменти железнице „пливаву“ деценијама.

Миле Станковић, шеф Секције за вучу возова Ниш је изашао у сусрет члановима Комисије за информисање и у кратком, предсрећтливом разговору, изнео најболније тачке ове Секције.

Нишка вуча има 410 запослених, од тога 252 радника извршне службе.

Са станице, која има шест колосека, свакодневно се реализују поласци за Скопље, Солун, Софију, Истанбул.... Постоји и сасвим скро-

ман број полазака за Београд, Зајечар, Куршумлију, Прешево...

Путници се „враћају“ од увођења руске гарнитуре према југу Србије.

Станковић мисли да би имало смисла увести возове на релацијама ка Лесковцу, Алексинцу, Нишкој бањи, односно, попут БГ воза (Беовоза), покрити овај део Србије...

Значајан је и податак да вучу возова Ниш „превуче“ 40 процената брутотонских километара (податак из прошле године).

Нагласио је такође да, када је реч о вучи, има доста проблема због неуређених односа



између српске и македонске железнице.

Алармантна је и старосна структура запослених, јер до 2016. године око 50 машиновођа одлази у пензију. Приправнички стаж машиновође траје годину дана. Тек по положеном испиту, оспособљавају се за самостално обављање свог посла.



Комерцијална брзина недопустива за возно време на дужини пруге од 90 km ...

На појединим деловима пруге, брзина је између 10 – 20 km на сат.

Недостаје заштитна одећа, обућа, канцеларијски материјал, књиге примопредаје ...

Сопственим финансијским средствима се организује и спроводи кошење траве (15 хектара) у кругу Секције од 40 хектара ...

Да, Ниш је раскрсница балканских и европских путева, али кренимо „из почетка“.

Настанак и развој железнице као и парне локомотиве се одиграо у првим деценијама 19. века у Великој Британији, одакле се касније постепено ширила по целом свету.

Јесте ли знали да је градња пруге од Београда до Ниша трајала три године и да је почела август 1884. године?

Први званични воз је кренуо са београдске железничке станице 23. августа 1884. године (4. септембра по новом календару).

Свечано је отворена линија Београд - Ниш, на дужини од 243 километра.

Формирањем дирекције Српских железница почела је експлоатација железница у Србији под државном управом, када су преузете од француског предузећа 3. јуна 1889. Тај дан је и празник српских железничара.

У моменту преузимања, Српска железница имала је 532 километра пруге, 27 локомотива, 127 путничких вагона, 293 затворених вагона, 88 вагона за превоз стоке и 321 вагона за различите сврхе.

Данас је дужина пруга Српских железница 3.809 километра, а возни (инвентарски) парк чини 437 локомотива (357 вучних возила чини активан инвентарски парк), 8.293 вагона (797 путничких кола и 7.496 теретних вагона, од којих је 4.315 за експлоатацију).

Чему историјат?

Па, крајем 19. века, воз је из Београда до Ниша стизао за пет сати и 45 минута, просечном брзином од 45,5 километара/час.

Данас се иста релација пређе, понекад и за шест сати, уз брзину од 44,7 километара/час.

Заволели смо тај „Orient Express“, како се звао воз са краја 19. века, а можда је Србија управо из тог разлога и назадовала протеклих двадесетак година?

Ништа се није променило.

У ствари јесте.

Железница је постала непопуларна, захваљујући нередовитости, дужини путовања, непоузданости... синоним за ружно и запуштено.

У цеој овој писанији, позитиван приступ решавању небројених проблема и ентузијазам којим је било пројектето излагање шефа Секције, Милета Станковића, даје наду у боље сутра: „Имамо стручан кадар, па уз добру организацију и залагање, све се може постићи!“

Вера Арсенијевић

JCO ВУЧЕ ВОЗОВА

ЈОШ УВЕК БЕЗ ОДЛУКЕ О РСИ

На последње две седнице Одбора JCO вуче возова, углавном се расправљало о могућности организовања рекреативно спортских игара

Двадесет трећа седница Одбора је одржана 30. маја 2013. године, а поред чланова одбора, седници су присуствовали Јасминко Пијетловић, заменик председника СЖС-а и Иво Бекчић, директор Сектора за вучу возова.

Након што се захвалио на присуству, директору и осталим присутним, а ценећи заузетост директора, председник JCO Слободан Максимовић је одмах дао реч директору.

Обраћајући се, директор Сектора за вучу возова, Иво Бекчић је поздравио све присутне. Везано за актуелну ситуацију у предузећу, директор је говорио о урушености система и осећају притиска на терену, старости возила, одржавању локомотива, висини трошкова текућег одржавања, дневним прегледима, радној снази, километру, предузетим мерама за уштеду горива, реструктуирању предузећа, трошењу акредитива, коришћењу возила, недисциплини, чишћењу локомотива и коришћењу коначишта.

У наставку седнице, Максимовић се захвалио директору на исцрпном излагању, а заменик председника СЖС Јасминко Пијетловић је прнео слику са терена. Што се тиче дисциплине констатовао је да синдикалци треба да крену од себе. Затим су постављана питања од стране чланова одбора која су се односила на промену начина обрачуна радног времена, завршетак смене где нема коначишта и пријем машиновођа.



ник је истакао да за сада не зна да ли ће бити једна дневница од предузећа и упознао присутне са активностима у вези прикупљања понуда. Како није било конкретних понуда, предложио је да се исте прикупе и доставе на следећој седници.

На крају седнице, председник комисије за рекреацију Стјић Срђан изнео је извештај о уговореној рекреацији и изнео да председништво СЖС-а, као и РО нису уважили у потпуности предлог комисије.

Двадесетчетврта седница Одбора је одржана 20. јуна 2013. године и седници поред чланова одбора, присуствовао је Јасминко Пијетловић, заменик председника СЖС. По утврђивању кворума и усвајању дневног реда, о актуелностима у СЖС и предузећу говорио је Пијетловић. Том приликом је истакао да је плата била на време и да се уводе мере штедње, по којима синдикат треба да достави свој предлог о томе на који начин ће допринети уштеди. У вези тога Пијетловић је указао да је СЖС и у предходном периоду о томе водио рачуна, с обзиром да броји око 6000 чланова, а најмање је остварио дневница и да има само 11 плаћених функција. Затим је информисао у вези измена Правилника 643 (вантарифске повластице).

По другој тачки дневног реда разматране су пристигле понуде за РСИ и могућност организовања. Након дуже дискусије JCO није имао јасну одлуку да ли ће се ићи на игре. Донет је закључак да се све СО писмено изјасне о учествовању на РСИ.

Милоје Перић



За другу тачку дневног реда утврђена је организација тематске конференције. Председ-

СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ

ЦЕНТРАЛНА ПРОСЛАВА ОДРЖАНА У БЕОГРАДУ

Одлика српског народа је поштовање традиције, једна од тих је и обележавање славе, а СЖС је железничку славу „Свети цар Константин и царица Јелена“ обележио у Београду

Синдикат железничара Србије, у свечаном амбијенту „Желтурист“ – овог објекта ресторана „Романтика“, обележио је своју славу „Свети цар Константин и царица Јелена“, уз присуство преко 150 званица.

Обред сечења славског колача обављен је у 12 часова у присуству чланова СЖС, представника пословодства „Железнице Србије“ ад-

на челу са генералним директором Драгољубом Симоновићем, представницима синдиката из Републике Српске, Мађарске, Хрватске, Македоније и Црне Горе. Као и представницима других синдиката „Железница Србије“ ад и гости из зависних предузећа.

Свештеник цркве Вазнесеније Пресвете Богородице, после обреда сечења славског колача, честитао је славу, пожелевши члановима синдиката и њиховим породицама, као и свим запосленима на железници, успех у животу и раду.

Председник Синдиката железничара Србије, Мирко Лазић пожелео је добродошлицу, пријатан и удобан боравак присутним и честитао славу члановима СЖС.



Генерални директор „Железнице Србије“ ад Драгољуб Симоновић честитао је славу СЖС и пожелео лепша и боља времена за све железничаре.

Обележавање славе настављено је у веома пријатном амбијенту.

У разговору са члановима синдиката и гостима славе, СЖС је за организацију добио само похвале.

Ј. П.





ОДБОР СЖС ЧВОРА КРАЉЕВО

СВЕЧАНО И У КРАЉЕВУ

Свети цар Константин и царица Јелена, слава железничара Србије, 3. јуна, уз финансијску помоћ свих синдикалних организација Одбора СЖС чвора Краљево, обележена је и ове године у просторијама Вуче возова

Колегама из Одбора синдикалне организације Вуче возова Краљево, припадала је част да у години јубилеја, будући домаћини прославе еснафске славе железничара Србије у чвиру Краљево.



Како то и доликује овом свечаном чину, сечење славског колача, обавио јеprotoјереј Ненад Илић, краљевачког храма Спашивања мочварију Светог Саве, пожелевши желеничарима и члановима њихових породица сваку срећу,



напредак у раду, још нових и савременијих возова, а на добробит народа коме служе.

Поред председника Одбора СЖС чвора Краљево, Бранислава Бановића, председника и чланова свих синдикалних организација овог Одбора, овом свечарском обичају присуствовали су и гости из Синдиката извршних служби Српских Железница, Независног синдиката ма-



шиновођа, Синдиката машиновођа и шефови секција за Инфраструктуру и Вучу са својим сарадницима.

Обраћајући се присутним, председник синдикалне организације вуче возова, Добропав Митровић, честитајући славу свим желеничарима, истакао је: „да му је драго што је синдикалној организацији вуче, припадајући као члан синдикалне организације вуче, предратне еснафске славе железничара и кујунџија, баш у години јубилеја, XVII векова од потписивања Миланског едикта и признања хришћанства“.

Митровић се захвалио члановима свог Одбора на несебичној помоћи у припреми послужења овим поводом, а колегиницама и колегама из синдикалних организација Одбора СЖС чвора Краљево на финансијској помоћи, пожелевши колеги Милану Девецићу из ЕТП – а, који је преузео колач, да наредне године буду добри домаћини још већем броју колега.

Он се посебно захвалио колегама из других синдиката и шефовима, што су се одазвали по-



зиву да увеличјају ову свечаност, рекавши да је ово слава свих железничара, око које би жељеничари требало да се окупљају, као симбола заједништва и традиције, без обзира на синдикалну припадност или функцију у пословодству.

На крају свакако треба истаћи, да су се домаћини потрудили да се нађу „при руци“ сваком госту, да понуде и почасте „ићем и пићем“ сваког ко је бар на кратко навратио у учioniцу краљевачке вуче. Свега је било у изобиљу и на

дохвата руке сваког госта, а колегинице су овим поводом направиле и свечану торту са логом СЖС и JCO Вуче возова.

Надамо се да ће се речи и жеље свештеника и домаћина остварити већ следеће године, на добробит свих запослених у железничком чврту Краљево и Железнице Србије.

Звонко Микарић
Д. Васиљевић

СО ТКС КРАЉЕВО

ТРАДИЦИЈА КОЈА СЕ ПОШТУЈЕ

Већ петнаест година запослени у ОЈ за ТКП Краљево у организацији синдикалној организацији ТКС, сваког 3. јуна обележавају славу Железничара Србије, свети цар Константин и царица Јелена

Домаћин овогодишње славе Мијодраг Милић, са супругом, у ресторану „АС“ у Краљеву дочекао је колегинице и колеге.

Слави су присуствовали и брачни другови запослених, који су сносили део трошкова, а део трошкова је суфинансирала синдикална организација.

После обичајног сечења славског колача, овогодишњи домаћин предао је колач наредном домаћину славе, Ненаду Павловићу.

Породична атмосфера, каква доликује слави



и пријатан амбијент ресторана „АС“ допринели су да све протекне у најбољем реду.

Оваква традиција је за сваку похвалу нарочито у овим кризним временима. То је прилика да се запослени окупе на једном месту, јер на славу долазе и колеге са дислоцираних радних места ове ОЈ.

Славили на многа љета!

В. Р.

ЛИЧНИ СТАВ – РАДНИЧКИ

У ИНТЕРЕСУ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ИЛИ ПРОФИТЕРА?

Стара већ деценијама, песма наше Лепе Милочајке, „Од извора два пута ћа“, још увек је у тренду. Пева се са сећањем, на давно прошла времена, када је било народа и људи.

Наравно, данас има народа и људи, али каквих, па се с разлогом питам, какав смо ми то народ и да ли смо људи?! На ово одговорити – права је уметност.

Рећи ће неко читајући прве реченице, шта овај пише? Да ли је упамет или не знам шта већ?

Одмах на почетку, нема разлога за бригу. Хвала на питању, још сам упамет и добро сам. Наравно, колико се у овом лудом времену може бити.

Оно што ме ових дана мучи и не да ми мира, али, не само мени, већ и великој армији обесправљених, понижених радника. Посебно жеlezничара, актуелност везана за замрзавање плате, долазак приватног оператора на жеlezничку станицу прве српске престонице Крагујевца.

Изјаве политичара на рачун жеlezнице, типа „губиташи, а на терету државе“ и слично, већ смо навикили.



Међутим, боли то што су за све криви жеlezница и жеlezничари. Шта је са кривицом других, у првом реду државе и политичара, шта су конкретно урадили по питању жеlezнице?

Колико је година требало да се донесе закон о жеlezници? Шта је са приходима које остваре жеlezнице? Ко је постављао „партијске“ директоре и управне одборе? Да не набрајам даље.

Када је реч о зарадама жеlezничара, оне су најмање, у односу на сва остала јавна или



државна предузећа!

Како то да се у појединим државним предузећима, губиташима, дели тринаеста плата? Као то, да сва остала предузећа имају регрес и топли оброк, а жеlezничари немају?

Добро је свима знати да је доласком ФИАТ – а, у град на Лепеници, сам град оживео, али и жеlezница. Поготову после фијаска САРТИДА или ти „YU – ES – STIL-а“, који је „жеlezници доносио тридесет одсто прихода“!

Радило се даноноћно, уз одређене проблеме, али што је било најбитније, ти проблеми нису утицали на безбедност, уредност и редовитост жеlezничког саобраћаја.

Хвала Богу, ради се и даље уз проблеме на које су радници ове станице константно указивали, а односе се на недовољан број извршилаца и наравно, на непоштовање технолошког процеса рада.

Технолошки процес рада, чија је важност престала истеком реда вожње децембра 2012. године, имао је читав низ нелогичности и двосмислених тумачења. Најгоре од свега је то што у неким деловима није испоштовано ни оно што је написано.

Одлазак радника робног саобраћаја (магационера) и радника ТКП (прегледача кола) на индустријски колосек ФАС, најочигледнији су пример, јер је у супротности са свим жеlezничким прописима и директно је била угрожена њихова безбедност.

О свим проблемима и нелогичностима већ је било речи на страницама овог листа. Писали су и други, упућивани су дописи, говорило се на синдикалним састанцима, али све се сводило

на оно између редова „ћути и ради, ако нећеш – купи прње“!

Радовали су се крагујевачки железничари када су (коначно) почели радови на проблематичним путним прелазима. Очекивали су да се уради и све договорено и неопходно, још у току припрема за долазак ФИАТ-а.

Међутим, испаде да се све чинило како би се обезбедио несметани долазак и рад приватног оператора!

Локомотиве су већ ту, а и радици пристижу. Ми железничари збуњено све то посматрамо! Нико ништа званично не прича! Људи ко људи, нагађају. Нико не зна шта и како даље?

Присутан је револт, страх и неспокој. Како и не би! Годинама су вредни радници ове станице са успехом извршавали све своје обавезе, а шта сад? Шта ће бити?

Од доласка ФИАТ-а, радило се без престанка, са недовољним бројем извршилаца, необезбеђеним путним прелазима, неосветљеном станицом, без радио везе, без заштитне одеће и обуће...

Узалуд нам све. Други су вероватно бољи, стручнији, јефтинији. Они ће све то експресно урадити, али, да ли је то баш тако?

На месту су примедбе и питања железничара попут – шта је исплативије? Примити недостајући број извршилаца или ангажовати другог оператора? Шта је са обећаним пријемом радника? Ко то издаје лиценце приватним операторима, када је закон „јуче усвојен“?

Све ово, подсећа ме на период када смо дvehихадите раскрстили са једноумљем и почели са процесом безумља, закључујем са разлогом

ПРАВНИ САВЕТИ (8)

О ПРЕГОВОРИМА, УПИСУ СИНДИКАТА, ПРАВУ НА РАД ТРУДНИЦА, ...

Када је тешко, и када је неправда, онда је дупло теже. Са циљем да преполовимо муку, на овим страницама ћете у наредном периоду моћи да сазнате бар, шта је право, а шта криво

Припремио: Јасминко Пијетловић

СУСПЕНЗИЈА И УЧЕШЋЕ У ПРЕГОВОРИМА ЗА ЗАКЉУЧИВАЊЕ КОЛЕКТИВНОГ УГОВОРА

У складу са чланом 165. тачка 1) Закона о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05, 61/05 и 54/09) запослени може да буде привремено удаљен са рада, ако је против њега покренут кривични поступак због кривичног дела учињеног на раду или у вези са радом. За време привременог удаљења са рада, у смислу напред наве-

даног, запосленом припада накнада зараде у висини једне четвртине, а ако издржава породицу у висини једне трећине основне зараде.

С обзиром да је запослени привремено удаљен са рада, осим наведене накнаде зараде, не може да остварује остале права по основу рада, како индивидуална, тако и колективна права. Под колективним правима по основу рада сматра се и колективно преговарање, одно-

сно учешће у преговорима и закључивању колективног уговора.

Према томе, запослени који је привремено удаљен са рада не може да учествује у преговорима за закључење колективног уговора.

Чланом 3. Закона о раду предвиђено је да се колективним уговором код послодавца, у складу са законом, уређују права, обавезе и одговорности из радног односа и међусобни односи учесника колективног уговора.

У складу са чланом 254. Закона, учесници у закључивању колективног уговора дужни су да преговарају.

Према томе, права, обавезе и одговорности код послодавца уређују се колективним уговором, ако су за то испуњени услови прописани законом и ако постоји сагласност учесника у закључивању колективног уговора. Дакле, колективни уговор је добровољни акт. С обзиром да колективни уговор, као и сваки уговор, представља сагласност воља учесника у закључењу уговора, послодавац може са једним од репрезентативних синдиката да закључи колективни уговор.

УПИС СИНДИКАТА У РЕГИСТАР

Према члану 5. Закона о раду („Службени гласник РС“ бр. 24/05, 61/05 и 54/09) запослени, у смислу овог закона, јесте физичко лице које је у радном односу код послодавца. Послодавац, у смислу овог закона, јесте домаће, односно страно правно или физичко лице које запошљава, односно радно ангажује, једно или више лица.

Према члану 6. Закона о раду, синдикатом, у смислу овог закона, сматра се самостална, демократска и независна организација запослених у коју се они добровољно удружују ради заступања, представљања, унапређења и заштите својих професионалних, радних, економских, социјалних, културних и других појединачних и колективних интереса. У складу са чланом 1. Правилника о упису синдиката у Регистар („Сл. гласник РС“, бр. 50/2005 и 10/2010), уређује се начин уписа у регистар синдиката, као организације запослених, основаног: код послодавца; за јединицу територијалне аутономије или локалне самоуправе; за територију Републике и грану, групу, подгрупу или делатност за ту територију, за други ниво оснивања.

Према томе, синдикат могу да оснују запослени, тј. лица која су у радном односу код послодавца. Запослени који раде код послодавца који је физичко лице, тј. предузетник имају право, као и остали запослени, на синдикално организовање. Да ли ће запослени основати синдикат за јединицу територијалне аутономије или локалне самоуправе, грану, групу подгрупу или делатност за ту територију, или за други ниво, унутрашња је ствар синдиката, као и избор назива синдиката.

ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ СРЕДСТАВА РАДА И МОБИНГ

У складу са чланом 16. ст. 1. тач. 4) Закона о раду („Службени гласник РС“ бр. 24/05, 61/05 и 54/09), послодавац је дужан да запосленом обезбеди обављање послова утврђених уговором о раду. То значи да је послодавац дужан да запосленом обезбеди послове и услове за обављање послова који су утврђени уговором о раду, како запослени не би трпео последице необавезења посла и услова за обављање тог посла.

С друге стране, обавеза је запосленог да између осталог свесно и одговорно обавља послове на којима ради, као и да поштује организацију рада и пословања код послодавца као и услове и правила послодавца у вези са испуњавањем уговорних и других обавеза из радног односа.

Према одредбама Закона о раду запослени има право на одговарајућу зараду за обављени рад, а послодавац је дужан да запосленом исту исплати у складу са законом, општим актом и уговором о раду. Послодавац и запослени су дужни да се придржавају права и обавеза утврђених законом, општим актом и уговором о раду.

Законом о спречавању злостављања на раду прописан је поступак заштите у случају злостављања на раду. Чланом 14. Закона прописано је да ако се за злостављање терети одговорно лице у правном лицу, односно послодавац са својством физичког лица, запослени који сматра да је изложен злостављању може до истека рока застарелости за покретање поступка за заштиту од злостављања код послодавца утврђеног законом и без подношења захтева за покретање поступка посредовања код послодавца, покренути поступак пред надлежним судом.

ПРАВО НА РАД ТРУДНИЦА

Законом о раду („Службени гласник РС“, бр. 24/05 и 61/05), прописано је да се радни однос заснива уговором о раду закљученим између запосленог и послодавца (члан 30), а запослени остварује права и обавезе из радног односа даном ступања на рад (члан 34).

Према Закону о раду нема сметњи да трудница заснује радни однос, осим ако нису у питању послови код којих постоји знатан ризик за здравље жене и детета утврђен од стране надлежног здравственог органа (члан 26. став 3.)

Полазећи од чл. 18. и 20. став 1. тачка 1 Закона о раду послодавац крши забрану дискриминације ако одбије запослење трудници из разлога трудноће. У овом случају дискриминисано лице које сматра да су му повређена права може покренути пред надлежним судом поступак за накнаду штете у складу са законом.

Одредбама Закона о раду није предвиђено

до ког месеца трудноће трудница може да заснује радни однос, али треба имати у виду члан 94. став 2. Закона о раду којим је прописано да породиљско одсуство отпочиње на основу налаза надлежног здравственог органа најраније 45 дана, а обавезно 28 дана пре времена одређеног за порођај.

ИЗМЕНА ПРАВИЛНИКА И ВИШАК

Законом о раду је у члану 24. став 1. и 2. прописано да радни однос може да се заснује са лицем које има најмање 15 година живота и испуњава друге услове за рад на одређеним пословима, утврђене законом, односно правилником о организацији и систематизацији послова. Правилником се утврђују организациони делови код послодавца, врста послова, врста и степен стручне спреме и други посебни услови за рад на тим пословима.

Према томе, послодавац може да закључи уговор о раду само са запосленим који испуњава услове за обављање послова за које закључује уговор о раду, а који су прописани законом

и Правилником.

Уколико је запослен примљен у радни однос у складу са законом и правилником, и ако је након тога дошло до измене правилника на начин да су за конкретне послове утврђени други услови, мишљења смо, да се ради о организационим, економским или технолошким променама код послодавца.

У складу са чланом 179. тачка 9 Закона о раду послодавац може запосленом да откаже уговор о раду ако услед технолошких, економских или организационих промена, престане потреба за обављањем одређеног посла или дође до смањења обима посла.

Према члану 155. став 1. тачка 5. наведеног закона, пре отказа уговора о раду запосленом који је вишак, послодавац би требало да предузме одговарајуће мере за ново запошљавање, и у складу са могућностима обезбеди премештај на друге послове, рад код другог послодавца, преквалификацију, доквалификацију, недуго радно време и друге мере.

ИЗ СИНДИКАЛНОГ ПОВЕРЕНИКА

ОПАДА РЕЈТИНГ СИНДИКАЛНОГ ПОКРЕТА

Образовање за младе активисте синдиката из градова Србије и Црне Горе

Припремио: Јасминко Пијетловић

Синдикална академија 2013“ окупила је од 28. маја до 1. јуна око 60 младих синдикалних активиста у Шупљој стени на Авали. Учесници петодневног кампа били су представници Савеза самосталних синдиката Србије (ССС), Индустриског синдиката Србије (ИСС), Конфедерације слободних синдиката (КСС), Удружених синдиката Слога и Удруженых синдиката из Црне Горе.

Синдикалну академију основала је група представника невладиног сектора, универзитета и синдиката, уз финансијску подршку Канцеларије Фондације „Фридрих Еберт“ у Београду. Академија је основана са циљем да омогући простор за критичко преиспитивање улоге синдиката, али и да буде место за размену између активиста различитих синдиката и препознавање и формулисање заједничких интереса. Предавачи на Академији били су угледни стручњаци из различитих друштвених области, универзитетски професори из Србије, синдикални активисти, а радионице су водили истакнути тренери.

На отварању Синдикалне академије, директор Канцеларије „Фридрих Еберт“ фондације у

Београду, Михаел Ерке је нагласио да постоји тенденција слабљења синдикалних покрета у Немачкој и Србији, али и у другим земљама. Узроци за то су бројни, а предњачи утицај индустријализације и глобализације, као и све већи број нестандардних радних односа који мењају структуру запослених. Проблем је и све чешће одбијање социјалних партнера да преговарају, рекао је Ерке.

На скупу у Шупљој стени, предавачи су говорили о настанку и историјском развоју синдиката, о политичким идеологијама, социјалној демократији и левици у Србији данас, положају и улози синдиката и основама економије. Поред теоријских предавања, у поподневним сатима одржаване су радионице за јачање капацитета синдиката (јавни наступ, преговарање, тимски рад и лидерство).

Оцењујући боравак и скуп у Шупљој стени, Новосађанка Весна Гајић није крила задовољство што је учествовала на првој Синдикалној академији, која је према њеној оцени била организована на врхунском нивоу, а теме су биле прилагођене младима који су тек ушли у „радничке воде“. И Милан Николић из Мајданпека

задовољан је боравком и радом Академије и сматра да би требало чешће да се организују овакви сусрети, јер се на њима може научити дosta „нових ствари“ које су корисне за даљу синдикалну активност. Мишљење младог Бранка Ђерића из Ужица, не разликује се много од претходних „академаца“. И он се залаже за чешће сусрете. Задовољан је и Марко Филиповић

ДЕЦА ЖЕЛЕЗНИЧАРА ПИШУ (5)

КУСАДАК, СЕЛО СА ЧЕТИРИ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ

Написао: Вељко Весић

Надомак Младеновца, на путу за Сmederevску Паланку, смештено је највеће железничко село у Србији, Кусадак, село са четири железничке станице на својој површини – Кусадак, Ковачевац, Рабровац и Ратаре. Сва та стајалишта и станице чине Кусадак, једно од највећих села у Србији. Кусадак, четрнаест километара дугачак, као виртуелна композиција протеже се паралелно с пругом. Кроз ово идилично место протичу реке Кубршица и Јасеница.

Мештани овог села, Кусачани, су добри, вредни и поштени, љубазни људи, ради да помогну у неволи. Пруга, вагони, локомотиве, то је живот и судбина око шест хиљада мештана овог села.

Воз је оно „нешто“ што их међусобно спаја, као што и мостови спајају све обале. Иако спори, често прљави и препуни, возови су овим људима као друга кућа. Воз је њихово основно превозно средство до радног места. Иако уморни од послова у домаћинству, с једне стране и одговорног и напорног послла на железници с друге стране, увек су спремни за здрав смех и добру забаву, што њихова дуга и напорна путовања барем донекле олакшава.

Деценијама, у овом месту негује се обичај, да свако новорођено дете, по рођењу добије стару шапку са црвеном траком чиме се њихова будућност као железничара печатира.

ЖЕЛЕЗНИЧКА КРВ КУСАТКА ПИТАТЕ СЕ КАКО И ЗАШТО?

Као што знате, прва српска железничка пруга изграђена је 1884. године, пруга Београд – Ниш. Изградњом ове пруге почиње и нагли развој српских железница. И 1884. године, Кусадак је бројао хиљаде становника, од којих се већина њих определила за живот железничара. Вре-

из Београда. Каже да је стекао нова искуства и знања и подвлачи да су предавачи говорили о темама које ће сигурно користити полазницима кампа. У време трајања кампа, председник ИСС Драган Матић посетио је младе активисте овог синдиката који су га упознали са условима боравка и радом Синдикалне академије.



меном, железница је Кусачанима заузела посебно место у срцу, ушла у крв. Тако се већ деценијама чува железничка породична традиција, која се преноси с генерације на генерацију. Иако је данас ситуација на железници лоша, за време у ком живимо, Кусадак и даље, скоро сто десет година касније, поносно носи титулу највећег железничког села у Србији.

КАКО СЕ НЕКАДА ЖИВЕЛО И РАДИЛО НА ЖЕЛЕЗНИЦИ И ОД ЖЕЛЕЗНИЦЕ?

Време које сам овог викенда провео у Кусатку, између осталог сам искористио и за кратак „железнички разговор“ са дедом, маневристом у пензији. Том приликом описао ми је железницу, живот на железници и живот од железнице у оно давно прошло време, али и живот тадашњих железничара, мештана Кусатка.

„Било је то златно време...“, започиње, „време у коме смо ми, железничари били господа, време у коме сам од месечне плате маневристе на железници могао купити две краве. Услови за рад и долазак на посао јесу били отежани, али живело се! Некада није било аутомобила, асфалтираних путева, мобилних телефона.

Да би смо стигли до железничке станице, сачекали воз, и одвезли се до радног места у Београду, обувени у каљаче, с фењером у руци и масном железничком торбом на раменима, пешачили бисмо и по неколико километара, ходали блатњавим друмовима, њивама.

У наше време путнички воз није се састојао од два вагона и локомотиве. У то, златно доба, велике челичне грдосије, парњаче, вукле су и по петнаест путничких вагона. Ни тих петнаест вагона тада није било довољно за нас Кусачане, железничаре. Ходници би увек били препуни, у њима се са свих страна чуо разговор нас, путника, плач деце, „јеца“ шина...

Реченицом: „Железница већ одавно није оно што је некада била, све се више чини да за њу будућности нема, а ни за вас железничаре уколико неко не буде нешто брзо предузео!“ Деда завршава своје излагање, а ја одлазим у поход на фотографисање „Кусадачке железнице“.



АНЕГДОТА О ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ КУСАДАК:

Железничка станица Кусадак. Станица у којој воз најкраће стоји, а у којој се обави укрцање и искрцавање највећег броја путника.

Зашто?

Овај „ребус“ покушајте и ви да решите!

ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ

ПОНОВО У ЧЛАНСТВУ ПРИВРЕДНИХ КОМОРА

Припремила: Вера Арсенијевић

Дбор директора „Железница Србије“ донео је одлуку да српске железнице од 1. јуна ове године поново приступе у чланство Привредне коморе Србије и Привредне коморе Београда..

Оваква одлука донета је имајући у виду чињеницу да су „Железнице Србије“ и Привредне коморе Србије и Београда имале дугу традицију обострано корисне сарадње, која се огледала првенствено у заједничким напорима за доношење што квалитетнијих прописа из области привредног система и саобраћаја, као и успешном организовању делегација и пословних сусрета.

Поновно приступање српских железница у чланство двеју привредних комора од изузетне важности, посебно ако се има у виду чињеница да ће у бројним и свеобухватним пројектима модернизације овог саобраћајног система у наредном периоду бити ангажован велики део домаће привреде.

Претходно руководство српских железница, иначе, почетком децембра прошле године донело је одлуку о иступању из чланства свих привредних комора у којима су „Железнице Србије“ биле члан.



ПОТПИСАН АНЕКС РУСКОГ КРЕДИТА

„Железнице Србије“а.д. и „РЖД Интернешнел“, односно, Драгољуб Симоновић и Сергеј Алексеевич Павлов, потписали су 14. јуна 2013. године, у Београду, Анекс број 1 Уговора за модернизацију српских железница из руског државног кредита, који се односи на модернизацију пруге Панчевачки мост – Панчево Главна.

Припремила: Вера Арсенијевић

Готписивању Анекса Уговора присуствовали су: амбасадор Руске Федерације Александар Васиљевич Чепурин, министар саобраћаја у Влади Републике Србије Милутин Мркоњић, председник Скупштине „Железница Србије“ Зоран Анђелковић и представници менаџмента српских железница.

У складу са одлуком Владе и потписаног међудржавног споразума „Железнице Србије“ приступиле су припремама за потписивање првог Анекса Уговора са компанијом „РЖД Интернешнел“, који се односи на модернизацију панчевачке пруге.

С обзиром да су све припремне радње завршене, ово потписивање је само свечани чин – рекао је генерални директор Драгољуб Симоновић приликом потписивања Анекса Уговора. Требало би средином октобра да започну грађевински радови на овој прузи, вредни преко 55 милиона евра. Након завршетка модернизације, двоколосечном, електрифицираном пругом возови ће развијати брзине до 160 колометара на час. Велики број домаћих фирмИ биће укључено у овај пројекат, уз знање и стручност руских партнера.

Влада од српских железница очекује, уз помоћ Министарства саобраћаја, испуњење договорених обавеза.

Русија има велико искуство у изградњи железничке инфраструктуре, рекао је Александар Васиљевич Чепурин и додао да ће се то искуство применити и на модернизацију пруга у Србији.

Анекс број 1 основног уговора односи се на модернизацију пруге Панчевачки мост – Панчево Главна, на железничкој магистрали Београд Центар – Панчево Главна–Вршац–државна граница са Румунијом.

Вредност посла заједно са трошковима осигурања, банкарских гаранција и ПДВ је око 60 милиона евра, а биће изграђен и електрифициран други железнички колосек на деоници Панчевачки мост – Панчево Главна, у дужини од скоро 15 km.

Овај пројекат обухвата и реконструкцију по-

стојећег колосека и инфраструктуре у станицама Крњача, Овча, Панчевачки мост, Крњача мост и Себеш, укључујући и мост преко реке Тамиш, две станице, два станична перона, пет нових мостова, једну укрсницу, вучну подстаницу Панчево и ранжирну станицу Крњача.

Након потписивања уговора, следи завршетак експропријације на будућој траси нове пруге, добијање грађевинске дозволе, расписивање тендера и избор извођача радова, па се може очекивати да радови на модернизацији панчевачке пруге почну средином октобра ове године. Предвиђени рок за завршетак радова је 824 дана, па ће већ за ред вожње 2015/2016. годину саобраћај бити пројектован двоколосечном пругом између Београда и Панчева.

Предвиђено је да Анекс број 2 основног уговора буде потписан почетком августа и њиме ће бити обухваћен ремонт деоница на Коридору 10: Рума – Голубинци (18 km) Сопот Ко-смајски – Ковачевац (око 18,4 km) и Мала Крсна – Велика Плана (око 29,5 километара).



КАКО ТАЊУГ ЈАВЉА

КРЕЂУ ГЛАВОБОЉЕ ЗА СПАВАЧЕ

Железница Србије се дели на три предузећа

Припремила: Вера Арсенијевић



елезнице Србије ће од 1. јануара идуће године бити подељене, највероватније, на једно матично и два зависна предузећа.

Почетком идуће године, железнице ће бити реорганизоване и започети пословање по тржишним принципима, рекао је генерални директор Драгољуб Симоновић Тањугу, додајући да ће се наставити обрачунавање са корупцијом.

Једно зависно предузеће биће задужено за железничку инфраструктуру, а друго за превоз путника и робе и та два предузећа биће физички, финансијски и оперативно потпуно одвојена, тако да ће бити много транспарентније њихово пословање - зараде и трошкови.

Од 1. јануара „кређу главобоље за спаваче на железници“, јер почиње либерализација жељезничког тржишта.

„Да не би било отимачине приликом поделе фирмe, ишли смо на минимално цепање, а касније када ојачамо, одвојићемо транспорт робе и транспорт путника. Путнички саобраћај ће дотирати држава или локална самоуправа, па неће моћи да иде воз само са два путника“ - навео је Симоновић.

Што се тиче карго саобраћаја, од 2014. постепено ће, према његовим речима, почети пуштање у саобраћај више оператора.

„То је неминовно, па ће тржиште одлучивати, биће као на западу, где саобраћају државни и путнички возови, па ко опстане“

За то се треба што боље припремити.

ЧОКОЛАДНИ ВОЗ

Припремила: Вера Арсенијевић

Извор: Удружење жељезничара бивше Југославије



вај воз је у целости направљен од чоколаде и ушао је у Guinness World Record као највећа структура од чоколаде на свету.

Скулптура је изложена на прометној Brussels South станице, дуга је 34,05 метра а тешка преко 1250 килограма.

Аутор, уметник Andrew Farrugia, провео је преко 700 сати рада на овом делу.

На идеју да направи ову скулптуру дошао је после посете Belgian Chocolate Festival у месту Brugge.

Воз има два дела, првих седам вагона су моделирани по узору на савремене Белгијске вагоне, а остатак воза је рађен по узору на старе вагоне, укључујући вагон ресторан.





ЗАНИМЉИВОСТИ

СИНДИКАЛНО ОРГАНИЗОВАЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧАРА

Припремио: Владимир Радојевић

- Законима из 1881. и 1884. године о зборовима и удружењима, створене су правне могућности за удруживање радника.
- На прузи Смедерево – Велика Плана, која је била намењена допремању материјала за изградњу пруге Београд – Ниш, 1882. године, избио је штрајк. Овим штрајком постигнута је редовна исплата надница.
- Због великог финансијског и политичког значаја, Радикалска Влада донела је указ 20. маја 1889. године, којим је Држава преузела железницу.
- 1889. године због ниских надница и лоших услова рада, организован је тронедељни штрајк радника железничке радионице у Нишу.
- На Конгресу радничког савеза одржаном 29. и 30. марта 1919. године, усвојен је предлог Секције железничара о новом начину организовања радника. Радници једног предузећа припадали су оној Секцији којој припада предузеће, према делатности коју обавља.
- Најважнија Земаљска конференција железничара Србије одржана је 9. и 10. августа 1919. године у Нишу.
- На конгресу у Загребу који је одржан од 28. до 30. септембра 1919. године, створен је Савез саобраћајних и транспортних радника и службеника Југославије.
- Због неисплаћених додатака на скупоћу, 5. јануара 1920. године, три и по хиљаде железничара Ниша ступило је у штрајк. У гашењу штрајка коришћена је и војска, тако да је штрајк добио политичко обележје.
- У знак солидарности са Тимочким железничарима, који су одлуком Министарског савета мобилисани, како би се угушио штрајк. Извршни одбори Централног Синдикалног Већа и Социјалистичке Партије Југославије издали су проглас о општој обустави рада.
- Генерални штрајк железничара априла 1920. године, био је први и последњи тог обима.

ЧЕФОРИЗМИ

ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ



- Грешио јесам, али оставку не дам – рече један уважени политичар.
- Коначно је нашао своје место под сунцем – у дебелој хладовини.
- Иде Миле лајковачком пругом. Иде Миле са још једним другом. Немој Миле да остављаш друга, дугачка је и дотрајала лајковачка пруга.
- Ја не знам да ли су вуци сити, али примећујем да су стада све мања.
- Ценимо ми лепоту различитости, али од вас очекујемо да прихватите наш став.
- Срела се на брвну два Србина, после тога, брвно је нестало.
- Господо, слажемо се ми са вама да је ситуација лоша – али је стабилна.
- Поштована господо, и ја сам некада све могао – кад сам могао.
- Што рече песник: „Сви смо ми рођени на исти начин.“
- У животу се прилика не чека, она се ствара.
- Што рече песник: „Како данас бити частан и поштен, а опстати?“
- Најбоље време за рад је – у сваком тренутку.
- Господо, у очекивању бољих дана, прихватате се неког посла.
- Убили су ме у појам, док још нисам имао појма.
- Пријатељи моји: „где сте данас, што вас више тражим, све вас мање има?“

На седници одржаној 18.6.2013. године, Комисија за фонд солидарности радника донела је следећу:

ОДЛУКУ

1. Одобравају се позајмице члановима СЖС-а, за месец јун 2013. године по списковима достављеним из JCO-а и то:

НАЗИВ JCO	БРОЈ ПОЗАЈМИЦА	ИЗНОС
JCO СТП	211	4.220.000,00
JCO ЗОП	146	2.920.000,00
JCO ЗОВС	186	3.720.000,00
JCO ЕТП	85	1.700.000,00
JCO УП-ЗС	62	1.240.000,00
JCO ТКС	56	1.120.000,00
JCO ВВ	54	1.080.000,00
У КУПНО	800	16.000.000,00

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

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
СЛОБОДАН МИЛАНОВИЋ

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА
СРБИЈЕ
МИРКО ЛАЗИЋ

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

Одобрена солидарна бесповратна новчана помоћ за ЈУН 2013. године,
на састанку одржаном 18.6.2013. године.

Р.број	По члану	Име и презиме	JCO	Износ
1.	4.9	Јанков Горан	ЗОВС Зрењанин	15.000,00
2.	4.9	Јовановић Милојко	ЗОВС Зрењанин	10.000,00
3.	4.3	Марјанушић Александар	ЗОВС Суботица	8.300,00
4.	4.3	Марковић Раде	ЗОВС Београд	20.000,00
5.	4.3	Толицки Илонка	ЗОВС Кикинда	10.000,00
6.	4.9	Калабић Зоран	ЗОВС Н.С.	5.000,00
7.	4.9	Јовановић Бобан	ЗОВС Ниш	15.000,00
8.	4.9	Димитријевић Дејан	ЗОВС Ниш	5.000,00
9.	4.8	Говорчин Војислав	ЗОВС Н.С.	15.000,00
10.	4.9	Генчић Венцислав	ЗОВС Зајечар	5.000,00
11.	4.9	Белоица Радован	ЗОВС Краљево	10.000,00
12.	4.5	Алексић Оливера	ВВ Београд	15.000,00
13.	4.3	Младеновић Ненад	ВВ Ниш	15.000,00
14.	4.9	Петровић Драган	ВВ Лajковац	5.000,00
15.	4.3	Пенезић Бранко	ВВ Ужице	20.600,00
16.	4.9	Топаловић Душко	ТКП Пожега	5.000,00
17.	4.4	Дилић Славиша	ТКП Београд	5.000,00
18.	4.6	Дачић Снежана	УПЗС-НСП Бгд.	20.000,00
19.	4.9	Михајловић Јовица	УПЗС К.Поље	15.000,00
20.	4.9	Ђурчић Драган	УПЗС К. Поље	15.000,00
21.	4.3	Јанковић Александра	УПЗС-НСП Бгд.	12.300,00
22.	4.4	Јањић Милован	УПЗС-НСП Уж.	13.000,00
23.	4.9	Кулинчевић Радован	ЗОП Ваљево	15.000,00
24.	4.9	Ђуковић Миленко	ЗОП Ваљево	15.000,00
25.	4.9	Антонијевић Стојан	ЗОП Ваљево	10.000,00
26.	4.9	Митровић Драган	ЗОП Ваљево	10.000,00
27.	4.3	Николић Ђорђе	ЗОП Н.С.	15.000,00
28.	4.3	Вукобрат Драгица	ЗОП Н.С.	15.000,00
29.	4.9	Којић Жељко	ЗОП Пожаревац	15.000,00
30.	4.9	Теофиловић Зоран	ЗОП Пожаревац	5.000,00
31.	4.9	Стојковић Миодраг	ЗОП Краљево	5.000,00
32.	4.9	Јевремовић Мирослав	ЗОП Ниш	5.000,00
33.	4.3	Ковач Недељко	ЗОП Зрењанин	12.000,00
34.	4.3	Миливојевић Александра	СП Београд	20.000,00
35.	4.9	Јоветић Најдески Бисерка	СП Суботица	15.000,00
36.	4.9	Банковић Мирољуб	СП Београд	10.000,00
37.	4.9	Ласло Бела	СП Суботица	5.000,00
38.	4.3	Каприш Славко	СП Зрењанин	15.000,00



39.	4.4	Митровић Гојко	СП Београд	12.500,00
40.	4.3	Старчевић Десимир	СП Краљево	8.300,00
41.	4.3	Петровић Радосав	СП Београд	20.000,00
42.	4.3	Алексић Мирољуб	СП Београд	20.600,00
43.	4.9	Живковић Верољуб	СП Пожаревац	15.000,00
44.	4.9	Ивановић Снежана	СП Београд	10.000,00
45.	4.9	Ромода Стеван	СП Сомбор	15.000,00
46.	4.9	Палош Адорјан	СП Сомбор	5.000,00
47.	4.9	Пинкерт Мирко	СП Сомбор	5.000,00
48.	4.3	Миленковић Миланче	СП Пожаревац	12.300,00
49.	4.3	Бодваи Саша	СП Зрењанин	20.000,00
У К У П И Н О				589.900,00

ПРЕДСЕДНИК
КОМИСИЈЕ ФОНДА СОЛИДАРНОСТИ
СЛОБОДАН МИЛАНОВИЋ

ПРЕДСЕДНИК
СИНДИКАТА ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
МИРКО ЛАЗИЋ

Посетите наш сајт:
www.szs-railsyn.org

Синдикат жезничара Србије
 Немањина 6, соба 153, 11000 Београд • тел/факс: 381(11)3618-354 • ztp_szs@yahoo.com




СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА СРБИЈЕ
TRANS UNION OF RAILWAYS OF SERBIA • ОБЩИНА САДАР ВОДИ ДА СВЕДОГА ЈЕ ПОДАРУЈЕМОСТИ ПОДАРУЈЕМОСТИ • SYNDICATE OF RAILWAY WORKERS

СИЖЕ • Лист Синдиката жезничара Србије • Основач и издавач: Синдикат жезничара 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@szs-railsyn.org;

Уређивачки одбор: Комисија за информисање, образовање и издавачку делатност Синдиката жезничара Србије: Радојевић Владимира, Кикић Биљана, Ђорђевић Горана, Звонимир Мишића, Перећића Милоја, Миле Урошевића, Душан Василића • **Сарадници:** Арсенијевић Вера, Солдо Снежана, Васиљевић Драган и Миленковић Зоран • **Техничка припрема:** Александра Гулан, Драган Васиљевић и Вера Арсенијевић • E-mail: size.szs@gmail.com

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