



Budnik



april 98

2/1998

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

**SKUPAJ
SOLIDARNI,
MOČNEJŠI**



neodvisnost
konfederacija novih sindikatov Slovenije

Predsednik
Slavko Kmetič



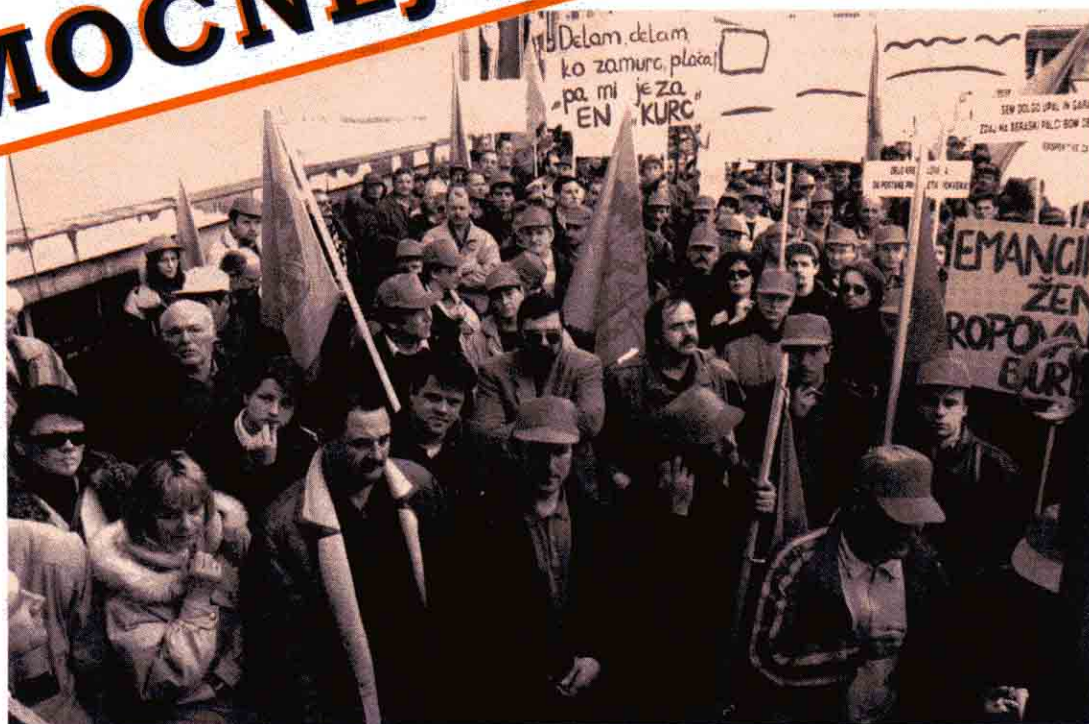
PERGAM
KONFEDERACIJA SINDIKATOV
SLOVENIJE

Predsednik
Dušan Rebolj



konfederacija
sindikatoev 90
slovenije

Predsednik
Boris Mazalin

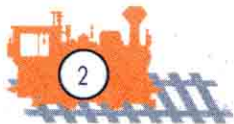


IZ TE ŠTEVILKE



SHOD
SINDIKATOV

REORGANIZACIJA
NA ÖBB



Iz urednikove beležke

Za nami je živahen mesec, poln raznih sindikalnih aktivnosti

Če skušam v začetku povzeti odmeve na prvo izdano številko novega Budnika, potem lahko na podlagi prvih vtisov in komentarjev ugotovim, da je bil ta spremljan pozitivno in z odobravanjem. Navsezadnje se je to dalo ugotoviti tako na podlagi mnenj in pogovorov s posamezniki, kot zaradi dejstva, da je Budnik s polic, kjer vam je bil na voljo, kaj hitro izginil. V zvezi s tem naj mogoče ponovno izrazim željo, da bomo v uredništvu zelo veseli vsake vaše kritike in pripombe, predvsem pa član-
kov, po možnosti obogatenih s fotografijo, s katerimi boste dali vsebini Budnika tudi vaš pečat.

Že v prvi številki sem obljubil, da bom skušal v tej rubriki slediti vsemu pomembnemu, kar se bo znotraj ali zunaj železnice dogajalo, pa bi bilo skozi projekcijo v Budniku potrebno omembe ali podrobne analize.

Ukinjanje potniških vlakov

Tema, s katero začenjam in ki v teh spomladanskih mesecih pred vpeljavo novega voznega reda buri duhove, je seveda ukinjanje voženj nekaterih potniških vlakov. Na startu novega voznega reda, v noči s 23. na 24. maj, naj bi tako na progah Slovenskih železnic vozilo 148 potniških vlakov manj kot do zdaj (ta številka se vsak dan spreminja), kar pomeni ukinjanje kar 35 odstotkov vsega potniškega prometa. Konkretno je to 65.000 potnikov manj, in to predvsem na delavskih in dijaških vlakih. To zmanjšanje obsega potniških vlakov uprava argumentira z veliko iztrošenostjo voznih sredstev (med 92 in 96 odstotki) in s premalo zasedenostjo potniških vlakov. Sindikati Slovenskih železnic skušajo z orga-

nizacijo več okroglih miz in tiskovnih konferenc (naj omenim samo dve, eno na Dolenjskem in drugo 23. marca v Mariboru) povabljenim županom prizadetih občin, poslancem, ki gravitirajo v teh krajih, in širši javnosti prikazati **pravo sliko** situacije. Odločno se demantira trditev uprave, ki trdi, da je številčno upadel interes potnikov za vožnjo po železnici. Ta demanti podkrepi želja posameznih lokalnih skupnosti po uvedbi novih postajališč. Za uvedbo

novega postajališča Žabljek, med Poljčani in Slovensko Bistrico, je na primer zbranih preko sto podpisov potencialnih dnevnih uporabnikov njim cenejše možnosti prevoza po železnici.

Cinično in neodgovorno je, da na take potrebe prihodnjih uporabnikov naših storitev, ki bi bili celo pripravljene sofinancirati potreben del infrastrukture, naša **daljnovidna prometna služba** odgovarja z ukinitvijo določenih potniških vlakov.



Okrogla miza in tiskovna konferenca 23. marca v Mariboru.

Stavkovne napovedi sindikata vzdrževalcev železniških voznih sredstev

Druga tema, ki je zaznamovala obdobje preteklega meseca, se nanaša na probleme naših kolegov -delavničarjev, v veliki meri pa ti problemi zadevajo tudi nas. Konfrontacije z upravo in njihovim nadzornim svetom so dosegle vrelišče z zagrojitvijo generalne stavke (katere bi se solidarno udeležili tudi mi) pa čeprav sta bili pred tem, zaradi čimprejšnje razrešitve konflikta, že organizirani dve opozorilni

stavki, vsaka v trajanju štirih ur. Predsednik sindikata vzdrževalcev je zbranim predstavnikom medijev na tiskovni konferenci stanje na SŽ opisal tako:

To, kar se dogaja na železnici, to je NORO! In res je. Zakaj?

Delavničarji so v letošnje leto prenesli 35 tisoč ur lanskega dopusta, opravili so



preko osem tisoč nadur, silili so jih v skrajšan 36. urni delavnik, toda kljub temu so se pripravljali spiski za odpust za preko 300 delavcev. Nadalje: Na eni strani dejstvo, da delavničarji nimajo dela, kljub kronič-

Na podlagi slišane se mi resnično poraja vprašanje, ali bo »potrebna« za spremembo mišljenja in politike do teh problemov ponovno kakšna večja železniška nesreča – v mislih imam tisto, vsem poznano, ki pa je zaradi potrebne pietete do takratnih žrtev najraje sploh ne bi omenil.

nemu pomanjkanju vagonov in lokomotiv, ki na opuščeni tirih čakajo na sprotna ali revizijska popravila, a na drugi strani številčen in drag najem vagonov, katerih stroški najema so se v zadnjih štirih letih povečali za kar 37 odstotkov. In anomalije bi še lahko našteval. Resnično nora politika vodenja, ki ji ni para.

Zanimivost iz tega obdobja je tudi zaporedje sklicanih tiskovnih konferenc, na temo zapletov med upravo in delavničarji. Potem ko so dan prej sindikati poudarjali probleme z dotrajanim in odsluženim voz-

nim parkom ter pri tem omenili, da pomeni to ogrožanje varnosti železniškega prometa, je seveda moral Marjan Rekar že naslednji dan to trditev odločno demantirati in pri tem omeniti, da 96 odstotna iztrošenost

voznih sredstev posledično ne pomeni tudi ogrožanja varnosti in urejenosti prometa, kar naj bi po njegovem dokazovalo tudi manj

nesreč.

Na podlagi slišane se mi resnično poraja vprašanje, ali bo »potrebna« za spremembo mišljenja in politike do teh problemov ponovno kakšna večja železniška nesreča – v mislim imam tisto, vsem poznano, ki pa je zaradi potrebne pietete do takratnih žrtev najraje sploh ne bi omenil.

Pogajanja

Za konec opisa pomembnih dogodkov, ki so se v preteklem mesecu zvrstili na železnici, pa seveda ne nazadnje kaže omeniti rezultat pogajanj sprememb tarifne priloge kolektivne pogodbe, katere veljavnost je potekla 31. marca.

Poslovna stimulacija, ki jo poznamo kot A5 v prvi koloni plačilnega listka, se iz obstoječih 2.065 odstotka dvigne na 3 odstotke medtem ko ostaja izhodiščna plača pod 01 pri znesku 41.360 tolarjev in regres v višini 102.000 tolarjev v enkratnem izplačilu.

In še nekaj novic iz širšega sindikalnega dogajanja

Ton sindikalnim aktivnostim prejšnjega meseca dajeta protestna shoda (več v nadaljevanju Budnika) vseh sindikalnih central, ki pa sta bila zaradi določenih razhajanj pri pogledih in poudarkih, kako startati v pokojninsko reformo, organizirana ločeno, v dveh dneh. Pomembno je, da tak različen pristop ni poglobil razhajanj pri nadaljnji politiki delovanja največjih slovenskih sindikatov, kar se navsezadnje da razbrati tudi iz govorov sindikalnih prvakov, ki so vsi po vrsti zatrjevali, da se kljub ločenemu nastopu sindikatov moč nasprotovanja vladni politiki, apel vladi in širši javnosti iz obeh shodov seštevajo.

Upam, da je to tudi zagotovilo, da se slovenskemu delavcu v prihodnje ne bo več zgodilo, da bi (tako kot se je to večkrat dogajalo do sedaj) ob spremembah, ki bodo krnile njegove dotedanje pravice, »zvonil po toči«.

Spremembe statuta

Ob koncu februarja je vlada sprejela spremembe statuta, ki je po definiciji podlaga za organizacijo, način poslovanja ter upravljanja družbe SŽ d.o.o., glede na naravo njene dejavnosti. Vse lepo in prav, če se ne bi nadaljevala stara praksa politike izvršenih dejstev, ko svet delavcev, sindikati in nadzorni svet za spremembe izvejo šele po sprejetju, brez možnosti vpliva in sodelovanja pri pripravi. Ponovno se je pokazalo, da je za upravo (direktor SŽ) in za lastnika (vlada RS) spoštovanje določil Zakona o soupravljanju delavcev le črka na papirju. **Tako dobi tudi izjava Marjana Rekarja, ki jo dal na čelu sveta delavcev (podrobnosti preberite v članku, ki opisuje gostovanje avstrijskih sindikalistov), svojo pravo težo in nedvoumen pomen.**

Od obljub se ne da živeti

To ugotavlja tudi predsednik tehnične komisije Drago Torej, ko z ostrim dopisom opozarja Službo za vleko in vozna sredstva, da za potrebe vleke nabavi že večkrat zahtevana sredstva in opremo za nemoteno opravljanje dela. Pri tem našteva nabavo računalnikov s tiskalniki za potrebe vleke, nabavo stolov za nadzornike vleke, opremo službenih vozil – kombijev z UKW napravami, prepočasno dinamiko zamenjave stolov na lokomotivah vrste 342, potrebno zamenjavo elektromotorja na jeseniški okretnici, itd.

Vsekakor se je mogoče pridružiti njegovi oceni, da je vleka nekakšen »nebodigatreba« v sistemu Slovenskih železnic, **kar lahko predvsem pripišemo premajhni angažiranosti Službe za vleko in vozna sredstva** pri zagotavljanju sredstev iz skupnega denarnega kolača.

Zdenko Lorber





Osrednja tema

Budnik



Pokojninska reforma

Kaj vse zamerimo predlagatelju?

Potem ko je minister Tone Rop v začetku lanskega novembra predstavil Be-lo knjigo, ki pomeni temelj za spremembo pokojninske zakonodaje, in ko je do konca leta z njeno vsebino seznanjal delodajalce, sindikate in druge interesne skupine, se z začetkom leta že stopnjuje pritisk in odklonilna stališča, s katerimi socialni partnerji, predvsem sindikati, odgovarjajo na predlagano reformo. Predlagatelj, to je Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve, si je kot osnovo načrtal rokovnik, po katerem naj bi z bolj ali manj usklajenim predlogom reforme prišli v parlament že v tem mesecu. Predvidevajo, da bi zakonodajno besedilo novega pokojninskega zakona sprejeli do konca leta, pri čemer naj bi bil start posameznih postavk reforme januarja 1999.

In zakaj tak rokovnik?

Vzroki, ki silijo k čimprejšnji reformi

Med glavnimi razlogi, ki silijo k reformi, je vsekakor dejstvo, da zaradi neugodnih demografskih gibanj postajamo, tako kot je to tudi evropski trend, narod starcev. Že prihodnje leto bo namreč starejših od 65 let kar slabih 14 odstotkov vsega prebivalstva. Generacije med letom 1945 in letom 1960 so kar dvakrat številčnejše od mlajših. V dvajsetih letih prihodnjega tisočletja se bo tako od sedanjega razmerja 1:1,65 razmerje med delavci in upokojenci znižalo na ena proti ena. Rešitev bi, brez predhodne reforme, lahko bila dvignjena prispevna stopnja s sedanjih 24 na približno 40 odstotkov, ali da bi razmerje med pokojninami in plačami znižali za polovico. Vendar ne eno ne drugo ni sprejemljivo.

Razlog, s katerim vladna stran kot predlagatelj reforme najbolj cilja, pa je mednarodni pritisk in približevanje Evropski integraciji, ki seveda zaradi uravnoteže-



S čim nam bodo »postregli gospodje« iz za tega zidovja?

nega proračuna zahteva čimprejšnjo izvedbo reforme. Čeprav ta argument deloma vzdrži, pa se seveda ob tem ni mogoče znebiti občutka, da hoče vladna stran pod težo mednarodnega pritiska in za ceno kratenja pravic delavcem čimprej spraviti pod streho pokojninsko reformo, in to v najtrši – liberalno sprejemljivi različici.

Spremembe obveznega, dokladnega sistema, oziroma po novem prvi steber

Ta temelji na medgeneracijskem sporazumu, vzajemnosti in solidarnosti, torej da ob skrbi zase skrbimo tudi za starejše. Temeljna sprememba, ki iz skupke reforme doživlja največ kritik in negiranj, je vsekakor dvig starostne meje. Z vladne strani je to vsekakor razumljiva in učinkovita poteza, ki tako na kratki kot dolgi rok prinese največ koristi pokojninski blagajni. **Podaljšani rok vplačevanja in krajši rok izrabljanja pokojninskega fonda je seveda rešitev po sistemu »ubiti dve muhi na en mah«.** Po tem predlogu se starostna meja za oba spola, kot vam je verjetno že znano, dvigne na 65 let. Pri tem bi ob postopnem večanju starostne dobe ženske to potrebno starost za upokojitev dosegle leta 2022, moški pa že 10 let prej.

Za primerjavo, danes se ob najugodnejši možnosti upokojujemo pri starosti 58 let in 35 let delovne dobe moški in 53 let starosti in 30 let delovne dobe ženske. Vsekakor je treba poudariti, da dosežena delovna doba ni več odločilen dejavnik odhoda v pokoj, ampak je to zgolj starostna doba.

Upošteva vse dejstva pa predlagatelj pozablja tisto ključno; **kako bomo pri 65. letih svoje delo opravljali tekstilci, gostinci, gradbeni delavci, železničarji, oziroma delavci, ki opravljajo težka fizična dela.** Sam si na primer ne znam predstavljati, kako bi se ob teh letih še lahko vzpenjal na lokomotivo ali kako bo pri teh letih premik sodeloval pri premiku. Če ob tem navedem še dejstvo, da smo za vsak mesec predčasne upokojitve »nagrajeni« s trajnim odbitkom, ki bo v navedenih branžah, na primer zaradi zdravstvene nesposobnosti, pogost in bo znašal kar 0,3 odstotka na mesec ali recimo za 5 let 18 odstotkov manj od maksimalne odmere pokojnine, potem je lahko gnev ob takem predlogu seveda še toliko večji.

In kaj te čaka ko dosežeš to starost? Pokojnina, ki bo ob potrebni 50. letni delovni dobi (do sedaj maksimalno 40 let) zaradi drugačnega obračunavanja pokojninske osnove nižja za približno 20 odstotkov, kot če bi se upokojili po starem, obstoječem sistemu.

Drugi, naložbeni steber

Že iz zdajšnjih dogovarjanj, predvsem pa zaradi ogromno nejasnosti, nezaupanja in slabe priprave je jasno, da se bo odločanje o drugem stebru iz predloga Be-lo knjige (če se bo?) selilo v poznejše obdobje. Za predstavitev pa naslednje: Za nove

Seveda se ob tem ni mogoče znebiti občutka, da hoče vladna stran pod težo mednarodnega pritiska in za ceno kratenja pravic delavcem čimprej spraviti pod streho pokojninsko reformo, in to v najtrši – liberalno sprejemljivi različici.



— Bela knjiga

zavarovance bi bila vključitev v drugi steber obvezna. Za nas, službujoče, pa prostovoljna ali kot so izračunali predlagatelji, bi se mlajšim od 34 let oziroma tistim, ki še nismo dopolnili 20 let delovne dobe to izplačalo, starejšim po letih in stažu pa zaradi krajše dobe vplačevanja ne. Za potrebe tega stebra bi se ustanovilo več konkurenčnih, kapitalskih skladov, ki bi bili zavezani vplačane zneske plemeniti z »donosnimi« kapitalskimi naložbami.

Tretji steber bi temeljil na popolnoma prostovoljni bazi in bi bil zanimiv tistim krogom zavarovancev, ki bi imeli željo in »možnost« plačevati in prejemati več kot »navadni smrtniki«.

metu, notranjim zadevam, obrambi, tekstilni industriji in livarnam. Predvideva se, da se ta del zavarovanja loči od sistema obveznega pokojninskega zavarovanja, ob verjetnih redukcijah števila delovnih mest, kateri bi bili deležni takega štetja delovne dobe.

Ta določila so v predlogu zelo nejasna in zato sindikati vztrajajo, da ta del zavarovancev ostane v sistemu obveznega – dokladnega zavarovanja, pri čemer se delodajalca, ki ponuja dela v težkih in zdravju škodljivih razmerah zaveže, da zavaruje delavca v toliko višjem pokojninskem razredu.

vanja ločena. Ključno bo to, kako je invalidnost nastala. Če je invalidnost posledica poškodbe pri delu ali poklicne bolezni, bo delovno razmerje takega delavca varovano in denarno pokrito z nadomestilom, ki ne bo več imelo za podlago delavčeve dotedanje plače, ampak (bolj neugodno) določen odstotek povprečne invalidske pokojnine. **Če pa bo invalidnost posledica poškodbe izven dela ali bolezni, in teh je v skupni strukturi vzrokov za nastanek invalidnosti preko 90 odstotkov, bo delodajalec takega invalida lahko odpustil.**

Katere so še dodatne pripombe in očitki, s katerimi sindikati nasprotujejo reformi

Sindikati reformo pokojninske zakonodaje pogojujejo s sprejetjem posebnega socialnega sporazuma, ki bi na različnih področjih delovanja države preciziral in na novo zasnoval njeno ravnanje. Ustrezno sprejet socialni sporazum bi tako moral bremena reforme enakopravno razdeliti med vse prebivalstvo. **Spremeniti bi moral določene postavke reforme, da ne bi vanjo startali »goli in bos«, z mizernimi plačami, z vsak dan manj pravicami, z brezpravjem, z vse večjim socialnim razslojevanjem, brezposelnostjo itd. Zato bo treba ustrezno spremeniti obstoječi davčni, zavarovalniški, finančni in nadzorni sistem.**

Treba bo zaostri sistem plačevanja, kjer zaposleni v pokojninsko blagajno prispevajo kar 90 odstotkov zbrane denarja, medtem ko zasebni sektor ne plačuje niti, kar bi moral, temveč še povrh tega pokojninski blagajni dolguje 17 milijard tolarjev.

Pripomb in nasprotovanj k predlogu pokojninske reforme je seveda še več, vendar sem zaradi premajhnega obsega strani Budnika, ki so mi za to na voljo, povzel le najpomembnejše.

Zdenko Lorber



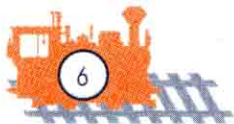
Beneficirana delovna doba

Za nas zanimiva so tudi določila, ki se nanašajo na beneficirano delovno dobo. Ta sicer pomeni velik »trn v peti« predlagatelju in minus pokojninski blagajni, saj povečani prispevki delodajalcev ne pokrivajo povečanih odhodkov ZPIZ zaradi predčasne upokojitve. V Sloveniji se delovna doba s povečanjem šteje približno 31.000 delavcem, večini v rudarstvu, pro-

Invalidsko upokojevanje

Mogoče najbolj zahrbtno Bela knjiga predvideva spremembe na področju invalidskega zavarovanja. Tudi pozornost javnosti k temu delu reforme je neupravičeno manjša, kar gre velika zasluga medijem, ki te teme podrobno ne opisujejo.

Invalidsko upokojevanje naj bi se iz dokladnega popolnoma odvojilo. Tudi prispevna stopnja bo za obe obliki upokoje-



Sindikalne akcije

Budnik



Združeni, močnejši in solidarni

Velik protestni shod pred poslopjem vlade

Osrednje geslo »združeni, močnejši in solidarni« je v petek, 27. marca, v velikem protestnem shodu povežalo preko tri tisoč udeležencev sindikalnih central konfederacije Neodvisnost – KNSS, PERGAM in konfederacije 90. Pisana množica protestnikov, zbranih iz vseh delov Slovenije, katerih sindikalno razpoznavnost je bilo mogoče ločiti edino po barvah kap, šalov, zastav ali transparentov, je večkrat enoglasno in odločno skandirala **odločen NE** vsem poskusom, s katerimi hoče vladajoča oligarhija krniti že tako minimalne pravice delavcev.

Seveda je »sodu izbila dno« predlagana pokojninska reforma, v katero startamo »na vrat, na nos«, z mizernimi

plačami, z brezpravno državo, ki delavcem ob kratenju njihovih pravic ne zagotavlja adekvatne pravne varnosti, z vse večjim socialnim razslojevanjem, ko peščica novodobnih kapitalistov kraljuje armadi socialno ogroženih, z množico brezposelnih, z

Prvaki sindikalnih central so z govorniškega odra pred vladno palačo s temi besedami strnili občutja večine zbranih pod odrom;

Slavko Kmetič, predsednik Neodvisnosti KNSS:

»Vladi, parlamentu, novopečenim kapitalistom in vsej slovenski javnosti sporočamo: Brez nas ne bo nič! Slovenske države ne damo! Smo za de-

mokracijo, pravno in socialno državo, in to bomo branili in spoštovali! Če ne bo sporazuma, ki bo bremena razdelil enakomerno na vse prebivalstvo, se bodo akcije sindikata z ostrile!«

Dušan Rebolj, predsednik sindikata PERGAM:

»Vlada ustvarja reveže! Oblastniki bodo morali odstopiti, če bodo interesi delavstva še naprej deležni le zasme-hovanja!«

Boris Mazalin, predsednik Konfederacije 90:

»Država naj svoje apetite zadovolji drugje, ne le na plečih delavcev!«

Ohrabrujoče je, da se je iz množice udeleženi dalo razpoznati tudi nekaj znanih obrazov, ki so nosili na glavah modro kapo z emblemom našega sindikata. To dejstvo je posebej razveseljivo, ker se še vse prevečkrat dogaja, da je treba komu dokazovati smiselnost takega načina ulične demokracije, katerega pa na Zahodu, kot obliko pritiska na odločitve vlad ali parlamentov, uporabljajo že vrsto let.

Mogoče kaže za to ponovno smiselno povzeti stavek znamenitega ameriškega državnika, ki bi v prenesenem pomenu lahko zvenel takole: **»Ne vprašujmo in čakajmo, kaj lahko sindikat naredi za nas, ampak kaj lahko mi naredimo zase – torej tudi za sindikat.«**

Zdenko Lorber



Slavko Kmetič: »BREZ NAS NE BO NIČ!«



Iz mednarodnega dogajanja

Reorganizacija na Avstrijskih železnica

Svet delavcev gosti pomembna predstavnika sindikalnega življenja na ÖBB

Da se nam članstvo v ITF- mednarodnem združenju sindikatov transporta že krepko obrestuje, zgovorno kaže gostovanje dveh vidnih predstavnikov sindikalnega življenja na Avstrijskih železnica mag. Uršule Lickl in dipl.ing. Emila Maurerja 11. marca v Ljubljani. Tokratni seji sveta delavcev, ki je bila zato v celoti namenjena temu obisku in predstavitvi reorganizacije pri severnih sosedih, je dajala ton prisotnost skorajda celotnega vrha uprave SŽ z direktorjem Marjanom Rekarjem na čelu, ki se do zdaj teh sej, iz »njemu poznanih razlogov« (od 23 sej je bil navzoč samo na dveh) ni udeleževal.

Ker je bil predlog Zakona o železnici, ki trenutno čaka na obravnavo v parlamentarni proceduri, podrobno predstavljen v prejšnji številki, je mogoče tako lažje potegniti vzporednice z njegovo že uveljavljeno različico pri naših severnih sosedih.

Z željo, narediti iz železnice trdno in dobičkonosno podjetje, se reorganizacija pri avstrijskih kolegih prične s sprejetjem nove zakonodaje v letu 1992. Ob tem kaže posebej omeniti dejstvo, da se za reorganizacijo ob njenem začetku pridobi popolni politični konsenz. **Železnica ima v avstrijskem parlamentu, kot največji samostojni prevoznik, temu brezno velik vpliv na odločanje in delo zakonodajalca.** Vlada je tako ob



Reorganizacija na ÖBB poteka že od leta 1992.

enotno podjetje in da je 100 odstotni lastnik železnic država. Ob začetku reorganizacije država ustanovi svetovalno podjetje, sestavljeno večinoma iz zunanjih strokovnjakov – neželezničarjev, ki ob startu natančno popišejo in ovrednotijo ves sistem, in sicer materialno, finančno, kadrovsko itd. Ta postopek je trajal med šest in osem mesecev. **Obenem so angažirali vse zaposlene, da gledano z zornega kota svojega delovnega mesta, pisno predlagajo spremembe, kako iz obstoječe ureditve sistema**

podlago sodelovanje med direkcijo in svetom delavcev.

Naj na kratko omenim še dve, nam zanimivi področji. Za vleko velja, da je kljub nekaterim sprva drugačnim interesom ostala enotna in se ni (tako kot je to namen pri nas) delila med potniški in tovorni promet. Kar se pa tiče službe servisnih – centralnih delavnic, pa je v nasprotju od podobne politike pri nas, to s strani direkcije vspodbujana in profitabilna služba, ki je prevzela večino posla obnove vagonov, ki so jih do tedaj popravljali zunanji izvajalci. Zelo konkurenčno pa nastopajo tudi na trgih dela, zunaj sistema ÖBB.

Če poskušam iz vsega zapisanega strniti sklepno misel, s katero sta nam skušala postreči cenjena gosta, potem je to vsekakor dejstvo, da je mogoče sleherni kvalitetno spremembo na področju notranje organiziranosti podjetja izvesti le ob sodelovanju delavcev oziroma organov, ki jih zastopajo. Mogoče se je tega dejstva deloma zavedal tudi direktor Marjan Rekar, ki je poskušal s spravljivim leporečjem omiliti, svoj do zdaj ignorantski odnos do sveta delavcev. **Mogoče kaže ob tem omeniti tudi »cvetko«, izrečeno iz ust našega direktorja, ko je primerjal oba železniške sistema in pri tem izjavil, da so Slovenske železnice po finančnih kazalcih popolnoma primerljive z Avstrijskimi.**

Zdenko Lorber

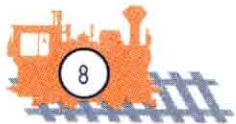
Za vleko velja, da je kljub nekaterim sprva drugačnim interesom ostala enotna in se ni (tako kot je to namen pri nas) delila med potniški in tovorni promet.

začetku predvidenih sprememb namenila 60 milijard šilingov sredstev za tehnološko posodobitev sistema, ki ga je tako kot našega pestila tehnološka zaostalost. Temelj novega zakona je bruseljska direktiva 91/44, ki zahteva finančno ločitev tržnega dela (potniški in tovorni promet) od dela infrastrukture. Velik poudarek pri spremembah pomeni vseskozi prakticirano načelo sodelovanja med direkcijo kot vrhovnim organom uprave in svetom delavcev. Na sploh je bila celotna reorganizacija zastavljena tako, da se nikomur in nikjer ne kratijo njegove dane pravice in da ni odpuščanja delavcev.

Težnja avstrijskih kolegov pri pripravi sprememb je bila ta, da železnica ostane

narediti rentabilno, varčno in gospodarno železnico, ki bo bližje uporabnikom in zaposlenim. Z reorganizacijo pričnejo postopno na južnem delu Avstrijskih železnic (Štajerska). Zanimivost pomeni dejstvo, da za področje marketinga na novo zaposlijo nekaj sto mladih izobraženih menedžerjev, ki pa v začetku zaradi svoje neizkušenosti in nepoznavanja sistema povzročijo ogromno konfliktnih situacij, ki pa se pozneje razrešijo. Pričakujejo, da bo proces reorganizacije s sprejetjem novih predpisov končan v letu 2002. Kljub sprotim problemom, ki se porajajo ob uvedbi sprememb, sta avstrijska gosta **ugodno ocenila tak način reorganizacije, ki ima vseskozi za**





Iz drugih medijev

Budnik



Bodeča neža za Slovenske železnice

Pred osemindesetimi leti so na Mariborskem Pohorju zgradili prvi del Železničarskega doma. Nastal je eden najlepših počitniških domov tistega časa na Pohorju. Številni obiskovalci od blizu in daleč so bili redni gostje. Znan je bil po dobri kuhinji, zato so spretne kuharice ob koncu tedna morale pripraviti tudi po 200 in več kosil, imel je kar 120 postelj, plesno dvorano, skratka, bil je gostinski objekt, kakršnih je bilo celo v dolini malo.

Danes, ko vse bolj glasno govorimo o turizmu kot eni od najbolj pomembnih in donosnih gospodarskih panog že v bližnji prihodnosti in ko na veliko poudarjamo, da imamo premalo nastanitvenih zmogljivosti, pa je nekdanj bleščeči Železničarski dom le še skrajno zanemarjen in razpadajoč objekt. Dom sredi slovenske zelene oaze sameva že vrsto let, svoje so opravili tudi vlomilci. In zato sta TV Slovenija in Nedeljski dnevnik tokrat pripela bodečo nežo Slovenskim železnicam.

»Dom je bil ves čas v lasti Železniškega gospodarstva oziroma njegovega nekdanjega tozda Turizem, transport in gostinstvo. Vse do leta 1986, ko so ga zaprli. In

ta letnica je bila zanj usodna, saj odlej propada. Sedem let kasneje so ga Slovenske železnice sicer nameravale prodati, toda ostalo je le pri nameri. Veste, koliko smo imeli gostov, ko je obratoval?! In to zadovoljnih gostov, največ iz Slovenije, Dalmacije in Zagreba! Glavni krivci za njegov propad so na železnici,« pravi Vojko Hočevar, nekdanji upravnik doma. In kaj prvi Bogo Rogina, eden od takrat (leta

Veste, koliko smo imeli gostov, ko je obratoval?! In to zadovoljnih gostov, največ iz Slovenije, Dalmacije in Zagreba! Glavni krivci za njegov propad so na železnici,« pravi Vojko Hočevar, nekdanji upravnik doma.

1993) zelo resnih kupcev? »Res je, za nakup Železničarskega doma smo se resno zanimali, Slovenskim železnicam smo ponudili celo določeno število nočitev na leto. Potem je bila dražba ... Ta ni uspela, cena je bila postavljena previsoko. **Danes? No, danes bi nas morali lepo prositi, če ga želimo imeti zastonj!**« je poudaril Rogina.

Z zakonom o gospodarjenju s počitniškimi zmogljivostmi Slovenskih železnic iz leta 1995 je postala lastnica počitniških zmogljivosti Republika Slovenija, Slovenske železnice pa le gospodar. In tisto leto so Slovenske železnice z investitorjema, in si

cer danes paradnim konjem zimsko športnega in zdraviliškega turizma Uniorjem Turizmom – Termami Zreče in Svenom Maribor, podpisale izjavo o nameri za vključitev Železničarskega doma v turistično ponudbo. Po tej izjavi bi investitorja zagotovila ustrezna sredstva za sanacijo počitniškega doma v okviru gospodarske družbe, v katero bi lastnik zmogljivosti vložil Železničarski dom na Pohorju. Toda tudi iz vsega

tega ni bilo nič, četudi so imeli, kot pravi direktor Term Zreče Maks Brečko, kar pet resnih vlagateljev. »Širša okolica ni bila naklonjena predlogu za nakup. Vzrok je bilo verjetno tudi lastninjenje. Seveda je sramota za državo in turizem, da tak objekt na izjemni lokaciji propada,« dodaja Brečko.

»Leta 1995 sem bil v Slovenskih železnicah edini, ki si je prizadeval, da bi ta dom začel spet obratovati. Zato sem nadzornemu svetu ponudil v podpis pismo o nameri oziroma predlog rešitve problema, po katerem bi ovrednotili objekt in ta vrednost bi predstavljala delež v obnovljenem domu. Toda nadzorni svet je zavrnil tako rešitev. Proti njej so bili vsi predstavniki zaposleni v nadzornem svetu (!),« nam je nekoliko »prizadeto« zaradi prejete turistične bodeče neže povedal direktor Slovenskih železnic. Slednje formalnopravno torej niso lastnik propadajočega počitniškega doma na Pohorju, temveč samo njegov gospodar. V predlogu novega zakona o reorganizaciji in lastninskem preoblikovanju pa je predvideno, da bodo počitniške zmogljivosti spet prešle v last Slovenskih železnic. »Ne glede na to pospešeno iščemo rešitev, vendar je velik problem najti investitorje, ki bodo pripravljeni vložiti denar v obnovo doma na Pohorju in hkrati v celovito idejno študijo. Ta načrtuje ob obnovljenem domu še bazenski kompleks, teniška igrišča ..., skratka, sodobno turistično privlačno ponudbo,« je še povedal direktor Slovenskih železnic.



Slika dobrega gospodarja

povzeto po Nedeljskem dnevniku



Mačehovski odnos države do SŽ

Kdaj drugi tir od Kozine do Kopra?

Takih in podobnih naslovov bi lahko človek naštel v medijih še in še, toda v glavnem so vsi ti članki za nas, železničarje, črno obarvani, za vzroke le-teh pa menim, da smo delavci na SŽ še najmanj krivi. Uprava SŽ vidi rešitev v zmanjševanju števila delavcev, ukinjanju potniških vlakov, morda celo zapiranju nekaterih progMislim, da za take rešitve ni potrebno biti posebno pameten, oziroma imeti kakšno visoko izobrazbo.

Eden od zanimivih primerov, kako grem »novim delovnim zmagam naproti« nakazuje primer izgradnje nekaj kilometrov nove proge proti Madžarski. **Od dneva, ko je padla ideja, pa do danes, je namreč preteklo že toliko časa, da bi v primeru, če bi od takrat vsak dan položili po en prag, bili že na meji z Madžarsko.** Žal pa do dneva, ko to pišem še nismo zasadili lopate. In ker omenjeni del proge tako »hitro« gradimo, se uprava Slovenskih železnic že intenzivno pripravlja za izgradnjo drugega tira od Kozine do Kopra. Ker kot Primorec geografsko dobro poznam teren po katerem naj bi tekel drugi tir, (čeprav trasa še ni dokončno znana) mi ni težko ugotoviti, da omenjeni odsek proge, ki je tehnično neprimerljiv z bolj ali manj nezahtevnim odsekom proti Madžarski, še ne bo kmalu zgrajen.

O prepotrebnosti čimprejše izgradnje drugega tira na manjkajočem odseku, je nedavno tega v enem od televizijskih intervjujev, opozarjal tudi prvi mož Luke Koper, Bruno Korelič. Pravi, da če se ne bo država začela intenzivno ukvarjati s tem problemom, lahko v prihodnosti pričakujemo, da se bodo zaradi naše tranzitne nekonkurenčnosti pričeli ladjarji in tuja podjetja preusmerjati na Reško in Tržaško pristanišče.

Zaradi take »hitre« dinamike izgradnje potrebnega odseka proge, je mogoče nesporno ugotoviti, da se bomo do morja prej peljali po novi avtocesti kot po drugem tiru omenjene proge – cestarji se namreč obali hitro bližajo.

Zakaj je temu tako, je tudi znano, cestni lobi pač »melje in melje«. Kaj pa železnica? Nič. Kot, da živimo v čakanju na odrešitelja.

»Le kdaj se Kranjcem vremena bodo zjasnila!«.

Lep pozdrav do naslednje številke.

Robert Živec

Stavki v ptujski Delti ob rob

Ali kako lahko zveni zgodba Ivana in Miha tudi drugače

Ivan in Miha sta srečno živela na slovenski zemlji. Bila sta zelo pridna in dobrega srca. Budno ju je spremljal angel Janez. Zaradi njune pridnosti in delovne vneme se je odločil, da jima bo izpolnil tri želje. Vendar vsaka želja, ki si jo bo zaželel Ivan, se bo Mihcu izpolnila dvakrat. In tako si je Ivan zaželel hišo in jo tudi dobil, Miha pa dve. Nato si je Ivan zaželel avto in ga seveda dobil, a Miha je dobil kar dva. Ivan ne bil bi Slovenec, če ga ne bi razganjala zavist, egoizem in nesolidarnost. Tako si za izpolnitev tretje želje izbere, da mu angel odstrani eno modo in tako Mihec ostane ...

Pri prebiranju te zgodbe mi misli ujamemo dogodek, ki se je zgodil ob stavki v ptujski Delti, in verjetno je teh dogodkov še več, vendar niso tako odmevni, oziroma do stavke sploh ne pride. Vzroke je mogoče iskati v slabi organiziranosti in neenotnosti med delavci. To je zares težko razumljivo in kot vidimo zelo kruta resničnost. **Ali zares ljudje ne dojamemo, da so mimo časi polne zaposlenosti, majhnih socialnih razlik, dohodkov, ki so zgotavljali varno in udobno življenje.** In zakaj je tako? Odgovor je čisto preprost.

Večina smo krivi sami, saj divjo privatizacijo, odpuščanje delavcev, neizplačane plače in regrese spremljamo nezainteresirano in nas vsa stvar sploh ne zanima, dokler ne doleti nas kot posameznikov, in takrat kot posamezniki ostanemo nemočni. In kaj nam takrat koristijo egoizem, neenotnost in neorganiziranost. Zavedati se moramo, da država trenutno nima nobene energije in posluha za delavce in socialne pravice. Ne smemo si zatiskati oči in se sprenevedati, da nam bo angel ali kdo drug priskrbel socialne pravice. **Naša moč, solidarnost in dobra organiziranost ne smejo dovoliti podobnih dogodkov, kot so se zgodili v ptujski Delti.**

Zlatko Lojen



Letna konferenca OO Maribor

Območni odbor sindikata v Mariboru je 19. marca v prostorih Srednje prometne šole na Preradovičevi 33 organiziral letno konferenco članstva, katere se je udeležilo preko sto članov. Po uvodnih pozdravih predsednika Draga Toreja je sledilo njegovo poročilo, v katerem je zajel vse pomembne dogodke, ki so zaznamovali delo območnega odbora. Pri tem je omenil, da nam je v predhodnem obdobju uspelo pridobiti nove prostore na Tezmem, zamenjati televizor v Kurilnici, organizirati izlete v Dornberk in Budinpešto, organizirati strojevodski ples, piknik v Račah, nogometni turnir območnih odborov v Malečniku, vsekoli so potekale razne športne aktivnosti, omogočeno je bilo kopanje naših članov v Pristanu in na Ptujju itd.

Ob tem je predsednik poudaril, da je sindikalno delo odbora potekalo odvisno od primerov in problemov, ki so se sprti porajali, pri čemer je dejal, da sistematičnih kršitev KPDŽP ni bilo.

Predsednik SSSLO Slavko Kmetič je v svojem govoru povzel dogajanja začenši z lanske stavko. Članstvu se je ob tem zahvalil za vso podporo in ob tem dejal, da si podobno zrelo sindikalno držo članstva obeta tudi v prihodnje, ko bo le-ta, zaradi vsega kar se delavstvu v Sloveniji obeta, zelo potrebna. **Tako kot ponavadi, v svojem skoraj uro trajajočem nastopu, predsednik ni »sadel rožic«.** S svojim govorom v jedilnici prometne šole je vsem navzočim dal jasno vedeti, da se brez skupnega, enotnega in odločnega nastopa

sindikatom, delavcem slabo piše.

Sekretar našega sindikata Silvo Berdajs je podrobno opisal dosedanje delo sveta delavcev, kateremu predseduje, in opisal pogajanja o tarifnem delu KPDPŽ. Poudaril je, da so pogajanja težka, ker hoče država na vsak način krčiti plače in to dokazuje s tem, da v tej smeri sprejema tudi takšne zakone (varčevalni paket).

Po podanih poročilih posameznih pooblaščenec območnega odbora je sledila podelitev priznanj za športne dosežke minulega leta. Pokal za športnika leta je tako iz rok predsednika prejel Igor Veselko.

Uspešnost dela območnega odbora za



Igor Veselko (levo) prejema pokal za »športnika leta«

preteklo obdobje se morebiti kaže tudi v tem, da razprava, ki je sledila poročilu, ni postregla s kakšnim »pranjem umazanega perila«, kot so za to včasih radi poskrbeli določeni posamezniki, ampak je ob določenih dobronamernih vprašanjih in pobudah potekala mirno in dogodku primerno.

Da smo pravi Štajerci veseljaki, dokazuje družabni del po uradnem delu konference. Improvizirana in hreščeča glasba iz bližnjega kasetofona namreč ni bila ovira, da se določeni ne bi zavrteli. To, da smo preizkušali svoje pevske sposobnosti, pa je za tak dogodek in ob taki družbi tako ali tako za nas s štajersko mentaliteto samo po sebi umevno.

Zdenko Lorber

Rekreacija v območnem odboru Ljubljana

Na pobudo športne sekcije, ki deluje znotraj območnega odbora Ljubljana smo v februarja med članstvom izvedli anketo, s katero smo hoteli izvedeti, ali obstaja interes za kakšno obliko rekreacije, vemo namreč, da je naš strojevodski poklic v večini sedeč, to pa pomeni, da naj bi za svoje boljše počutje skrbeli predvsem sami. Anketa je pokazala, da vlada velik interes predvsem za plavanje in tenis. Predsedstvo OO Ljubljana se je odločilo, da omogoči članstvu plavanje v bazenu zdravilišča Laško, glede tenisa pa se dogovarjamo z vodstvom športnega parka Ljubljana. Vsak član ima na voljo mesečno dve vstopnici za plavanje, samo marca pa je to ugodnost izrabilo 6. članov. Vstopnice bodo na voljo do maja, potem sledijo dopusti, če pa bo zavladala potreba po plavanju tudi jeseni, bomo akcijo na veselje članstva ponovili. Ob vsem tem je treba posebej pohvaliti osebje bazena, ki vzorno skrbi za red, čistočo in dobro počutje gostov.

Štefan Kujavec

Imenovan je novi predsednik Nadzornega sveta Slovenskih železnic

Na predlog vlade RS je parlament v začetku prejšnjega meseca imenoval na čelo Nadzornega sveta SŽ Damjana Vrečka, še ne 40. letnega Celjana, sicer načelnika Uprave enote v Celju. Damjan Vrečko po poklicu diplomirani pravnik je bil v svoji dosednji karieri vodja pravne službe v Železarni Štore, vodil je Celjske inšpekcijske službe in bil član izvršnega sveta občine Celje. Imenovan je na predlog SLS.



Na potepu po Dunaju (1)

Stari rek pravijo: Vse poti vodijo na Dunaj. Pravijo pa tudi, da ko greš na Dunaj, moraš pustiti trebuh zunaj. Tako je tudi mene pot peljala v avstrijsko prestolnico. Za prevozno sredstvo sem zaradi slabih vlakovnih zvez z Dunajem izbral avtomobil. Nehote sem opazil, da se na njihovih avtocestah pozna moč avstrijske železnice ter pametne in ekološko naravnane prometne politike. Po štirih urah sproščene vožnje sem prispel na Dunaj, kjer me je pozdravilo prelepo mesto z zelo bogato zgodovino in arhitekturo. Takoj sem spoznal, da v treh dneh svojega bivanja ne bom zmozel dobro spoznati vseh kulturno-zgodovinskih znamenitosti tega mesta. Odločil sem se za ogled palač, cerkva, gledališč, opere in seveda železniških postaj. Pa tudi brez nočnega obiska zabaviščnega parka Prater ni šlo. Nastanjen sem bil v bližini znane nakupovalne ulice Mariahilfer Strasse in zahodne železniške postaje. Dunaj razpolaga z velikim številom podzemnih garaž, kjer lahko pustimo svoj jekleni konjiček in se z javnimi prevozi odpravimo na potep. Dunaj je dvomilijonsko mesto z zelo dobro organiziranimi javnimi prevozi. Mesto je tako rekoč prepleteno z omrežjem podzemne železnice (U-Bahn), tramvaji, avtobusi in seveda z železniško progo. Za ogled sem največ uporabljal podzemno železnico, ki ima 5 linij. Imel sem tri dnevno vozovnico, ki stane 180 ATS in omogoča vožnjo s podzemno železnico, tramvaji in avtobusi. Dostop do podzemne železnice je omogočen tudi brez vozovnice. Vendar vas moram opozoriti, da so kontrole zelo

opremljene z dvigali, tekočimi stopnicami, ustrezno infrastrukturo za invalide (WC, telefon), avtomati, na katerih si potrdimo kupljeno vozovnico in avtomat za nakup vozne karte. Del podzemne železnice je speljan nad zemljo.

Kot prvo znamenitost sem obiskal grad Schönbrunn. To je občudovanja vredna palača, ki jo je baročni monarh postavil

znamenite stolnice Sv. Štefana, ki stoji v samem centru mesta, na Stephansplatzu. Stolnica Sv. Štefana je bila vse od srednjega veka naprej osrednja točka Dunajčanov in po 2. svetovni vojni so vse zvezne dežele prispevale za njeno obnovo. Mogočen južni stolp meščani ljubeče imenujejo Steffl, velikanski zvon pa Pummerin. Njegovo zvonjenje prenašata vsako leto



Grad Schönbrunn – »Prijazni dom« Marije Terezije za svojih šestnajst otrok.

zato, da bi pokazal, koliko sob si lahko privoščijo pod eno streho. Kljub temu je Marija Terezija (1740-80) spremenila dvorec v prijazen dom za svojih šestnajst otrok.

na Silvestrovo tudi avstrijska radio in televizija. Zunanja značilnost te cerkve so velika vrata in poganski stolpi, ki so dobili ime po poganskem svetišču, ki je nekoč stalo na tem mestu. Pozornost zbujajo rumeni, zeleni in črni ornamenti na opečnatih strehi in podoba habsburškega orla z dvema glava. Ob severni steni je prižnica, kjer je Giovanni Capistrano pridigal proti Turkom. V notranjosti stolpnice je čudovit gotski obok. Baročna oltarna slika Tobiasa Pocka iz leta 1647 prikazuje mučeništvo Sv. Štefana.

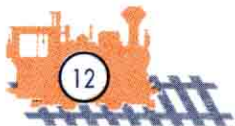
(Nadaljevanje prihodnjič)

Zlatko Lojen

Za ogled sem največ uporabljal podzemno železnico, ki ima 5 linij. Imel sem tri dnevno vozovnico, ki stane 180 ATS in omogoča vožnjo s podzemno železnico, tramvaji in avtobusi.

pogoste, opravljajo pa jo kontrolorji v civilu. Za vse tiste, ki uporabljajo javni prevoz brez vozovnice, pa so kazni zelo visoke in sicer 520 ATS. Vse linije so zelo dobro označene, zapomniti si je potrebno le zadnjo postajo določene linije. Vsako postajo z vsemi prestopnimi zvezami najavi osebje vlaka po ozvočenju. Glavne postaje so

Okolico palače obdaja prelep park, ki svoje čare pokaže poleti in jeseni. Palača razpolaga z muzejem dvornih kočij, ročnih del Marije Terezije in njenih hčera, porcelansko sobo in še bi lahko našteval. Med obiskovalci je največ turistov iz Daljnega vzhoda, ki z velikim navdušenjem občudujejo to bogato arhitekturo. Sledil je ogled

**Budnik**

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Slavko Kmetič.

Glavni urednik:
Zdenko Lorber.

Uredniški odbor:
Štefan Kujavec, Zlatko Lojen.

Tajnica uredništva
Nastja Polše

Grafično oblikovanje: Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Masarykova 8, 1000
Ljubljana.
061 313-424 ŽAT 899 45-47, 46-71.

Časopis šteje med grafične izdelke informativnega značaja iz 11. točke tarifne priloge 3 Zakona o prometnem davku, po kateri se plačuje prometni davek po stopnji 5%.



AFORIZMI

Abraham + Abraham = Matilda

Pijanemu krtu je tudi železniški predor preozek

Če slepec vrže kamen v vodo, tudi on zadane center kroga

Med vojno se je usedel na risalni žebliček in sedaj zahteva vojno pokojnino.

Dvigalo v slovenskem parlamentu: "Ni mi lahko, vedno težje prenašam naše zajedljive poslance."

Če električna varovalka doživi infarkt, sveče oživijo.

ŠALE

Smo na sodišču. Sodnik vpraša obtoženca: »Obtoženec, zakaj ste tožnika v gostilni udarili, odšli na železniško postajo, se vrnili v gostilno in tožnika še enkrat udarili?« Obtoženec: »Zato ker je imel vlak zamudo.«

»Tako sem zaljubljen v Lenko, da ne vem, kako bi ji to povedal.« »Ko jo boš srečal, ji reci, da jo imaš tako rad, da še jesti ne moreš več,« svetuje prijatelj. Ko Lojze spet sreča Lenko, zardi in ji plaho reče: »Lenka, ko te zagledam, me mine ves apetit.«

Nadobudni sinko vpraša očeta: »Kakšna je razlika med moškim in žensko?« Očka je najprej malce v zadregi, nato pa se domisli in vpraša radovedneža: Ali veš, katero številko noge imam?« »Vem, dvajštrideset.« »No katero pa mamica?« »Sedemintrideset.« »No, vidiš, razlika je med nogami.«

»Vsak se lahko zmoti,« reče jež in zleze s ščetke za lase.

Honorarni železničar

Zanimivi smo tudi tatovom

Dokaj iznajdljiv je bil nepridiprav, ki je med petkom, 6. marca zvečer in nedeljo zjutraj vdrl najprej v čakalnico domžalske železniške postaje na Kolodvorski 11, od tam pa še v prometni urad. Vse kaže, da si obeta nekaj dodatnega zaslužka, saj je ukradel 9000 vozovnic z že vpisano relacijo in ceno, za povrh pa še 500 takih, ki jih je treba še izpolniti in žigosati. Zato je izmaknil tudi datumski žig Slovenskih železnic, iz blagajne pa je skupaj z njim izginilo še 11.500 tolarjev gotovine, s čimer je železnico oškodoval za 1,6 milijona tolarjev. Vekakor bo treba biti pozoren na neznanca, ki bo kje na peronu pod roko in po »znižani« ceni ponujal karte za vlak.

V majski številki boste lahko prebrali:

Intervju z Boštjanom Miklavčičem – na Slovenskih železnicah odgovornim za nabavo novih vozniških sredstev

Predstavniki našega sindikata na »delovnem« obisku v Italiji – prvi vtisi po ogledu in vožnji s »Pendolinom«

