



Budnik



junij 98

4/1998

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



**BUDNIK
TOKRAT
NA 16.
STRANEH**

**VESELO
IN
MNOŽIČNO
NA
LISCI**

IZ TE ŠTEVILKE



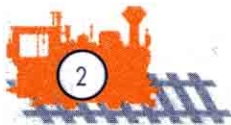
*INTERVJU Z
MINISTROM*



*REORGANIZACIJA
NA DB*



*IZ OGLEDA
SIEMENSA*



Iz urednikove beležke

Prejeli s(m)o certifikat kakovosti

Dan železničarjev, 2. junij, v širši slovenski javnosti, vsaj po odzivu medijev so-deč, ni kaj močno odmeval. Medijsko pre-zrta pa je bila tudi slovesna podelitev certifikata kakovosti ISO 9001, ki jo je naš direktor prejel iz rok velikega Slovenca Leona Štuklja.



Projekt kakovost na SŽ je doživel svoj »zenit« ob podelitvi certifikata ISO 9001.

Sam sem se seveda čudil, kako to, da ta veledogodek, ko menda kot edini v Evropi med železničarji prejemamo ta certifikat kakovosti, ni našel ustreznega mesta med novinarsko srenjo. Ali pa le mogoče tudi novinarske hiše vedo, kje tiči zajec?

Tolažim se z mislijo, da si pojem kakovosti pač različno razlagamo.

Kalvarija, spremljana v zvezi s pridobitvijo tega certifikata, je v preteklem času med železničarji porodila ogromno zgodb in zgodbic, ki vse po vrsti napeljujejo k ugotovitvi, da na žalost realna stvarnost še zdaleč ni zrcalna podoba teže in pomena, ki jo ta prejeti »kos papirja« verjetno v drugih okoljih zasluženost predstavlja. Ob tem se poigravam z mislijo, kako bi pridobitev certifikata zagovarjali njegovi največji protagonisti, če bi tak okvirjen certifikat krasil steno na prenapolnjeni »gomulki«, sami pa bi se pri tem iz oči v oči morali srečati s potniki, ki morajo sedaj zaradi ukinitve nekaterih linij večkrat stoje pod-življati sedaj dokazano kakovost železnice.

Tolažim se z mislijo, da si pojem kako-vosti pač različno razlagamo.

Komentar k intervjuju, narejenim z ministrom Kušarjem

Pokojninska reforma že nekaj časa buri medijsko sceno, predvsem pa vse tiste, ki bomo posledice njenih sprememb nosili na svojih ramenih. To pa smo praktično vsi. Ne more nam namreč biti vseeno, kaj bo z našo prihodnostjo ali kaj bo prinesel čas, ko bomo tudi sami postali »breme« pokojninske blagajne. Morebiti je zato lakota za pravimi informacijami, informacijami iz »prve roke«, ki bi čim prej dvignile zastor s predloga prihajajočega pokojninskega zakona toliko večja.

Če bi človek sklepal na tej podlagi, potem je seveda informacija iz »prve roke«, ki jo poda vladni minister, zadetek v črno.

Toda ta optimizem, ki je tudi mene spremljal do tega pogovora, se je pozneje hitro razblinil. Prisrčen sprejem v razkošni pisarni in uro in pol ministrovega leporečja, namreč ne odtehta njegovih po večini nenačelnih odgovorov. Res da minister Kušar, ki v vladi usklajuje delo vladnih teles s področja socialnega varstva in ki zastopa stranko upokojencev (DESUS), nima v vladi tolikšne teže kot minister za delo, ki ima v svojih rokah »škarje in platno« novega pokojninskega zakona. Toda več načelnih stališč, jasnih odgovorov in nedvoumnih razlag sem od ministra, ki bi lahko od-

Toda več načelnih stališč, jasnih odgovorov in nedvoumnih razlag sem od ministra, ki bi lahko odločneje uveljavil svojo vlogo jezička na tehtnici pri tako pomembni zadevi, kot je pokojninska reforma, le pričakoval.

ločneje uveljavil svojo vlogo jezička na tehtnici pri tako pomembni zadevi, kot je pokojninska reforma, le pričakoval. Edino ob temi pogovora, ki se je nanašala na usklajevanje pokojnin, sem lahko zaznal njegovo apriorno nepopustljivost, sicer pa so me všečni, a neprincipialni odgovori na večino vprašanj odvrnili od misli, da ta stranka v dele novega zakona vnaša socialne čutnosti nasproti povečini ekonomskim rešitvam, ki bodo v zakonu vse-kakor prevladovali.

Morebiti je zato na mestu asociacija, ki spominja na stanje iz nogometnih igrišč (času primerno), kjer si je mogoče vlogo stran-

ke ministra Kušarja ob sprejemu pokojninske zakonodaje zamisliti kot vlogo vestnega pobiralca žog, ki v tekmi dveh neenakovrednih nasprotnikov zadržuje žogo le ob redkih primerih (beri usklajevanje pokojnin), sicer pa se ga drži sloves vdanega pobiralca žog. Neizenačeno tekmo pa na tribunah spremlja slovenska javnost, ki še v glavnem kar naprej vneta ploska golom zgolj v eni mreži, pri čemer se tekma redkih prekinitvah (beri protestni shodi sindikatov), nemoteno odvija naprej. Ob takem razvoju dogodkov je izid te tekme, seveda v škodo delavcem, že vnaprej znan.

Ena pogodba podpisana druga zavrnjena

V drugi polovici maja, točneje dvajsetega, je bila končno podpisana pogodba o nakupu novih primestnih vlakov znamke Siemens. Pogodba, »težka« 178 milijonov nemških mark, obsega nakup tridesetih dvo in tročlenskih elektromotornih garnitur. (V majski številki Budnika smo pomotoma natisnili, da so garniture tri in štiričlenske. Za napako pri prepisu se opravičujemo.) Ker smo najpoglavnejše tehnične podatke teh

garnitur že predstavili v prejšnji številki, bo zato v tej številki mogoče prebrati, kakšni so bili prvi vtisi z ogleda tovarne in prvih nepopolnih obrisov nove garniture.

Ob podpisu te pogodbe je zanimiva zgodba, ki je nastala izpod peresa novinarja Dnevnika, ki je medijsko pokrival ta dogodek.

Vodilni možje avstrijskega Siemens in drugi gostje, ki so bili vče-



Budnik



raj povabljeni na podpis pogodbe za nakup novih vlakov s Slovenskimi železnicami, si bodo dogodek dobro zapomnili. Na slovesni trenutek so namreč morali čakati polne tri ure, toliko je minilo od napovedanega časa podpisa, ker iz vlade ni in ni bilo potrditve, da je posel lahko zapečaten.

Uradnega pojasnila za zamud nismo dočakali, dejstvo pa je, da je imela komisija, ki je spremljala pot, še do včeraj zjutraj čas za svoje pripombe. Te so potem tik pred zdajci še vnašali v besedilo pogodbe, čeprav so imeli za poprejšnje

usklajevanje v vladi dovolj časa. Videti je bilo, da se Avstrijci zaradi nepričakovanega čakanja ne jezi-jo; povedali so, da so izkoristili priložnost in se sprehodili po Ljubljani, železničarji pa so jim postregli tudi s sendviči.

Na slovesni trenutek so namreč morali čakati polne tri ure, toliko je minilo od napovedanega časa podpisa, ker iz vlade ni in ni bilo potrditve, da je posel lahko zapečaten.

Drugo vprašanje pa je, kakšno podobo si je s svojim zavlačevanjem pri Avstrijcih ustvarila vlada (da o mnenju sedme sile, ki je na poziv na podpis čakala ob telefonih, sploh ne govorimo). Morda pa vlada meni, da je 178 milijonov

mark vredna pogodba dovolj velik obliž za triurno čakanje. Vsekakor je ob vsem tem dovolj jasno, kdo je v Evropi in kdo ni in kako se temu primerno obnaša.

Medtem ko je ena pogodba podpisana, pa je bil podpis pogodbe o nakupu vlakov z nagibno tehniko Fiat - Pendolino s strani nadzornega sveta Slovenskih

železnic zavržen. Vzrok za to je nederčenost, ki jo predvideva kreditna pogodba ob tem nakupu. Direktorju je bilo ob tem naloženo, da ponovno pripravi podrobno poročilo o ekonomski in siceršnji upravičenosti nakupa vlakov z nagibno tehniko.

Iz mednarodnega dogajanja

Član Gospodarsko socialnega odbora Evropske skupnosti s sedežem v Bruslju, pristojen za vprašanja prometa ter predsednik ITF - mednarodnega sindikata delavcev transporta, je povabil na skupni sestanek v Zagreb predstavnike sindikatov v transportu iz držav, ki ležijo ob petem in šestem prometnem koridorju: Madžarske, Slovenije, Hrvaške, Bosne in Hercegovine in DGB. Skozi Slovenijo bosta potekala dva železniška koridorja. Peti koridor poteka od Barcelone preko Italije, Slovenije in Madžarske do Kijeva. Deseti koridor pa poteka od Salzburga preko Ljubljane, Zagreba, Beograda do Soluna v Grčiji. Sestanka, ki je bil v Zagrebu (zaradi slovesnega podpisa ob ustanovitvi nacionalnega odbora ITF) sta se udeležila tudi Slavko Kmetič in Drago Torej.

Glavna tema sestanka je bil vprašalnik, ki ga je izdelal bruseljski odbor. Vprašalnik obsega veliko področij, ki so vsekakor zelo pomembna, obravnavati pa bi jih morali na rednih srečanjih - konferencah prometnih ministrov evropskih držav. Do sedaj so bile tri, in to v Pragi, na Kreti in v Helsinkih.

Vprašalnik je vseboval naslednja vprašanja:

- Katere kontakte že imate oziroma menite, da so prioritetni (združenja v sosednjih državah, združenja v EU, institucije v EU, kontakti s prometnim ministrstvom v lastni državi, evropski prometni konferenci, gospodarsko socialni odbor za Evropo)

- Ali so že vzpostavljeni medsebojni kontakti?

- Ali menite, da bi morali imeti vpliv na prometno politiko?

- Ali menite, da so konsultacije za organizacijsko tehnične in socialne standarde potrebne?

- Katere teme bi želeli, da se v okviru dialoga obravnavajo (infrastruktura in finančni ukrepi, varstvo okolja, prometna varnost, predpisi zagotavljanja socialne varnosti, mejne - carinske formalnosti, tehnična harmonizacija, harmonizacija transportnih predpisov, liberalizacija in privatizacija, ovire, ki bi jih bilo treba odpraviti, teme, o katerih bi bilo treba razpravljati).

Drago Torej je ob tem dejal, da je v okviru EU običajno, da ministri za promet sodelujejo na vseh področjih tudi s sindikati. Želeli bi si, da bi se tudi v Sloveniji premaknilo v to smer, vendar minister do sedaj ni pokazal interesa. Škoda!

Otvoritev nove napajalne postaje v Črnotičih

V začetku junija so v Črnotičih s svečano otvoritvijo predali v namen novo elektronsko napajalno postajo. Z naložbo vredno 766 milijonov slovenskih tolarjev so se na tem odseku povečale zmogljivosti napajanja elektro vleke. Po napovedih naj bi namesto 51 vlakov od sedaj na tem odseku vozilo dnevno 63 vlakov, njihova povprečna hitrost pa bi se naj iz 47 povečala na 67 km/h.

Nesreča vlaka ICE v Nemčiji

Obdobje preteklega meseca (03.06.) je zaznamovala tudi nesreča hitrega vlaka ICE na progi Hannover - Hamburg. Število smrtnih žrtev, ki se giblje po sedaj znanih podatkih okrog številke 100 je za železniške nesreče, zastrašujoča številka. Kot kaže gre razlog nesreče pripisati tehnični okvari na tem vlaku.





Ker gre za vlak, ki predstavlja ponos nemških železnic pri hitrem in udobnem premagovanju hitrosti je zato v veliki meri omajano zaupanje v siceršno pregovorno natančnost, preciznost in doslednost nemške tehnike.

Vsekakor je to dogodek vreden razmisleka. Predvsem v smeri, kje so meje sodobnih tehnologij oziroma v kolikšni meri so te lahko človeku v korist in v kolikšni meri se mu lahko z najbolj krutimi posledicami zastopajo.

Pod »firmo« SSŽ – Sindikati Slovenskih železnic, odslej vsi sindikati

Ob koncu maja so se k »firmi« SSŽ – Sindikati slovenskih železnic priključili še samostojni sindikat vlakovnih preglednikov (SVPS – predsednik Avdo Mešič) in sindikat delavcev železniške dejavnosti (SDŽDS – predsednik Cveto Brod).



V okrilju SSŽ – Sindikatov Slovenskih železnic sedaj vsi železniški sindikati (preko 8000 članov)

Vsekakor poteza ki jo gre pozdraviti, vzbuja pa tudi realna pričakovanja, da bo poenotena sindikalna politika v bodoče še odločnejše zastopala interese delavstva na Slovenskih železnicah.

Zdenko Lorber

Osrednja tema

INTERVJU Z MINISTROM JANKOM KUŠARJEM NA TEMO:

Nova pokojninska zakonodaja

V uredništvu Budnika smo si že od svojih začetkov prizadevali, da ustvarimo kakovosten in informativen časopis, pri čemer se ne bomo omejevali ne z našo majhnostjo, kot tudi ne z volonterskim pristopom, ampak da si bomo zmeraj prizadevali obveščati vas na najboljši možen način, pa če nas bo ta način oziroma »žeja« po informacijah vodila celo do razgovora z ministrom. Tokrat se je to zgodilo. Na temo prihajajoče pokojninske reforme smo se tako pogovarjali z ministrom brez listnice gospodom Jankom Kušarjem.

Minister Kušar v vladi zastopa demokratično stranko upokojencev (DESUS) in koordinira delovna telesa vlade s področja socialnega varstva. Med ta področja pa vsekakor sodi tudi področje pokojninskega varstva.

»Še preden preideva na ključne postavke v predlagani pokojninski reformi, bi vas prosil za komentar k tezi, ki jo je mogoče zaslediti v javnosti, da predlagana novela obstoječega pokojninskega zakona vašega poslanca Kebriča, ki med drugim odpravlja predčasno upokojevanje, draži ceno dokupa pokojninske dobe, na novo usklajuje način izplačevanja pokojnin, določa sestavo ZPIZ-a in zloglasni 161. člen, ki v odvisnosti od časa kdaj se posameznik upokoji, diskriminatorno različno določa višino pokojninske osnove, že pomenita tiho pokojninsko reformo mimo sodelovanja socialnih partnerjev.«

»S to tezo se seveda v popolnosti ne morem strinjati. Vsaj ne v delu, ki se nanaša na predlagano novelo zakona, ki jo je od kolega Sisingerja povzel naš poslanec Kebrič. Bistvo tako imenovanega Kebričevega amandmaja oziroma 160. člena pokojninskega zakona je odprava dosedanjega načina usklajevanja pokojnin, ki znižuje njihovo realno vrednost. Čeprav sprva ni kazalo na veliko zmanjšanje, pa je že v prvem letu to pomenilo približno 35 odstotkov enomesečne pokojnine manj. In ta trend se seveda nadaljuje, tako da sprememba ki je bila opravljena leta 1996, ni tako nedolžna. Kar nekaj dodatnih postavk te novele zakona pa je bilo pozneje dodanih in ne izvirajo iz predlogov naše stranke. Med te sodi tudi prepoved predčasnega upokojevan-

ja, ki pa jo je naša stranka pozneje zavrnila, ker ni bilo doseženo soglasje s sindikati. Ker veliko damo na stališče sindikatov, smo drugim partnerjem sporočili, da Kebrič ta del sprememb ne bo predlagal.«

»Ali ni ta Kebričev amandma kljub vsemu poglobil razhajanja s sindikati, še posebej v delu, ki govori sestavi skupščine pokojninskega zaveda, kjer vam je med drugim predsednik največjega sindikata očital, da hočete sestavo te skupščine popolniti pretežno z upokojenci?«

»Okrog te zahteve, ki jo že dalj časa postavljamo, pri čemer je bil zaradi neprincipialnih rešitev celo sprožen ustavni spor, smo v stranki prepričani, da nam kot stranki oziroma upokojencem v organih skupščine ZPIZ-a in kapitalskega sklada pripada ustrežna udeležba. Gre navsezadnje za sredstva, ki se zbirajo in ki so namenjena upokojencem. Zadnji dogovori so kljub vsemu prinesli določene rešitve, ki so zadovoljile vse partnerje.«

»Nekateri vidijo v zloglasnem 161. členu tudi podlago za vložitev ustavne spora. Kaj bo v zvezi s tem storila vlada?«

»Kaj bo vlada storila, bi težko rekel. Zagotovo je namreč, da imamo do celotne reforme različna stališča, kar je po svoje do neke mere tudi razumljivo. Čeprav se želimo v stranki celovito lotiti in ocenjevati vse postavke reforme, pa zato pravice iz minulega dela smatramo kot pridobljene pravice oziroma pravice, ki jih ni mogoče iz meseca v mesec spreminjati. Zato je mogoče pričakovati, da bomo imeli ob sprejemanju predlogov v vladi različna stališča. Tisto, kar bi želel posebej izpostaviti, pa je da bomo trmasto vztrajali v zahtevi, da se rešitve sprejemajo z največjo možno mero konsenza, oziroma po liniji treznega in umirjenega dialoga.«

»Kako se bo reformiral obstoječi dokladni sistem? Kako bo določena potrebna višina upokojitvene starosti, delovne dobe, odbitkov itd.?«

»Zakonsko besedilo pripravlja Ministrstvo za delo. Ko bo ta osnutek pripravljen, gre v



medkoalicijsko usklajevanje. Še preden pa ga bo vlada vložila v parlament, ga bodo pod drobnogled vzeli še socialni partnerji. Vsekakor je Bela knjiga razburkala zainteresirano slovensko javnost. Svoj odločen protest so pokazali tudi sindikati, predvsem v delu, ki se nanaša na višino potrebne upokojitvene starosti in drugim stebru.

V stranki ocenjujemo, da je treba nekaterim predlogom slediti. Tu mislim predvsem na to, da je treba pri določevanju potrebne višine upokojitvene starosti upoštevati tudi predloge sindikatov. Zavzemamo se za to, da postane dosežena delovna doba, kljub drugačnemu dosedanjemu predlogu, pomembna dejavnica in kriterij pri določevanju, kdaj bo posameznik lahko upokojil. Tudi pri odbitkih, ki se odštevajo v primeru predčasnega odhoda v pokoj, bi kazalo razmisliti, ali niso bili dosedanje predlogi preveč restriktivni. Pri določitvi dolžine delovne dobe, ki bo podlaga za obračun pokojninske osnove, se zavzemamo za rešitev, ki bo pridobljene pravice enačila s tem, koliko je posameznik vložil oziroma skrbel za to že v času svoje delovne dobe. Ob tem bi želel še povedati, da zagovarjamo poostreni način pobiranja prispevkov, odločnejšo izterjavo neplačnikov in izterjavo manjkajočega deleža iz sive ekonomije.

Do vseh predlogov se bomo natančno opredeljevali, ko bodo zakonska besedila na voljo in dana v usklajevanje koalicijskim partnerjem.

»V predlogu zakonskega besedila nove pokojninske zakonodaje ne bo večkrat kritiziranega drugega naložbenega stebra. Kaj je prevagalo? Ali je bila to posledica pritiska sindikatov, ki so svojo odločenost pokazali

na dveh velikih protestnih shodih, ali je to posledica dejstva, da je mogoče na račun nevpeljanega drugega stebra privarčevati nekaj odstotkov pri odmeri višine davka na dodano vrednost?«

»Menim, da sta bila oba dejavnika odločilna in sta vplivala na to, da se v prvi fazi reforme opusti zamisel o drugem stebru. Ne gre sicer skrivati, da smo imeli željo, da reformo v celoti izpeljemo še letos, po drugi strani pa je prevladalo spoznanje, da je to projekt, ki bi obstoječi sistem postavil na glavo. Nemajhen problem je bil, kako pokriti tako imenovano pokojninsko luknjo, ki bi nastala zaradi tega, ker bi bilo treba četrtno sredstev iz vplačane prispevne stopnje zavarovanca nameniti v drugi steber, to razliko pa pokriti, ali s

Tu mislim predvsem na to, da je treba pri določevanju potrebne višine upokojitvene starosti upoštevati tudi predloge sindikatov.

sredstvi iz proračuna, ali iz planiranega višjega odstotka pri davku na dodano vrednost.

Če sklenem ta odgovor, menim, da sta na odločitev o opustitvi drugega stebra vplivala oba omenjena dejavnika.

»Za nas zanimivo vprašanje je tudi to, kako bo novi zakon opredeljeval beneficirano delovno dobo. Ali se morebiti obeta redukcija števila delovnih mest in poklicev, pri katerih se bo upšteval tak način štetja delovne dobe?«

»Nasprotno. Menim, da bo zahtevkov za takšno štetje delovne dobe še več. Delodajalcev, ki ponujajo dela v težkih delovnih razmerah je namreč veliko. V novem zakonu

bo samo treba jasno doreči, kdo bo zavezan pokrivati razliko, ki jo ustvari tak delavec s tem, ko krajši čas polni pokojninsko blagajno oziroma, ko začne sredstva iz te blagajne prej izrabljati.«

»Kako komentirate dejstvo oziroma ali se vam zdi normalno, da je minimalna plača manjša od minimalne pokojnine?«

»V načelu je opozorilo sindikata na mestu, tudi z vidika odgovornosti sindikata do svojega članstva. Vendar kaže ob tem omeniti, da je plača bolj odvisna od trenutnih razmer, to ni nekaj gotovega, kar vam za celo življenje odredi vaš materialni status, odvisna je na primer od stanja panoge, od delovnih okoliščin itd. Medtem ko je pokojnina, ko je enkrat odmerjena, določena za vse življenje in na to kot posamezniki nimamo več vpliva. Mogoče kaže to stanje do neke mere upoštevati.

Kar se pa tiče plačnega dela, pa menim, da bi bilo umestno poiskati rešitev, da se minimum delavca korigira ustrezno navzgor.«

»Vodite socialni svet, ki je posvečenovalno telo vlade, in sodelujete v delu ekonomskega socialnega sveta. Kako ocenjujete delo obeh teles oziroma kako komentirate kritiko sindikatov, da ekonomsko socialni svet služi samo kot določen kazalec socialnega partnerstva navzven, da pa se v resnici predlogi sindikata ne upoštevajo, partnerski odnos sindikata pa je v podrejenem položaju?«

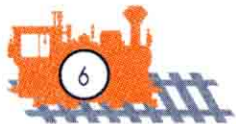
»Kar se tiče socialnega sveta, ki ga vodim, lahko zatrdim, da deluje tvorno in uspešno, da člani aktivno sodelujejo (direktor ZPIZ, predstavniki nevladnih organizacij, itd.) in da

vlado opremljamo s kvalitetnimi predlogi rešitev.

O delu ekonomskega socialnega sveta pa menim, da v kolikor vaša kritika drži, to vsekakor za kvalitetno socialno partnerstvo ni dobro. Vlada je imela resen namen slišati mnenja in stališča partnerjev. Če se pri izvajanju tega partnerskega odnosa da občutiti, da se z odgovornostjo ne analizirajo tudi sindikalni predlogi, potem ta svet ne more imeti velike teže. Menim, da to ni dobro in kar zadeva mene, bi se gotovo zavzel, da to postane dejansko partnerstvo oziroma da se to stanje popravi.«

Pogovarjal se je Zdenko Lorber
Fotografija: Štefan Kujavec



**REORGANIZACIJA NA NEMŠKIH ŽELEZNICAH**

Svet delavcev gosti pomembnega predstavnika sindikalnega življenja na nemških železnica

Potem ko je svet delavcev v sredini marca gostil avstrijska sindikalna predstavnika, ki sta nam prikazala njihov način reorganizacije železnic (opisano v drugi številki Budnika), je tokrat pri nas gostoval Alois Weiss, ki prihaja iz Nemških železnic. Namen obeh obiskov, ki jih je organiziral svet delavcev, je prikazati izkušnje in prakso, ki so jo sindikati iz sorodnih železniških uprav ubrali v času njihove reorganizacije.

Ta namen pa bo dosegel svoj cilj, če bomo znali pozitivne izkušnje iz obeh obiskov uporabiti tudi v naši praksi. Še posebej ta stavek ponovno velja tistim »najodgovornejšim« v poslovni stavbi na Kolodvorski 11, ki na temo reorganizacije prodajajo svojo resnico kot edino resnico in ki se zdijo popolnoma prepričani v svoj prav.

Startna osnova pred pričeto reorganizacijo na Nemških železnica se zdi nekako

podobna našim ali avstrijskim začetkom. To je seveda nezavidljivo finančno poslovanje in neustrezno mesto železnice, ki jo je leta imela v družbi. Nemške železnice so se tako v letu 1990 ubadale s 70 milijardami mark dolga, pri čemer je vsako leto ta dolg narasel za 5 milijard. Po izračunih bi leta 2010 ta minus železnice zajedal kar 50 odstotkov zveznega proračuna. Promet je med letoma 1960-1980 padel v potniškem prometu s 15 na 6 odstotkov in v tovornem prometu s 37 na 20 odstotkov. **Nemški gost je ob tem še dejal, da je bilo takrat vodstvo železnic popolnoma brez idej, kako pripeljati železnico iz tega propadajočega stanja. (Miselnasociacija ob tem izrečenem stavku je bila tako očitna, da je večini prisotnih v dvorani na obraz izvalila prijeten nasmešek.)**

Po 17-ih neuspešnih reorganizacijah je v parlamentu nastal močan pritisk, ki je navedel bistveno reorganizacijo Nemških železnic. V letu 1989 je parlament tako ustanovil posebno komisijo za železnico, kjer so sodelovali predstavniki vseh političnih strank in sindikati.

Sindikat je vodil močne notranje spore, ali naj pristopi k reorganizaciji DB. K privolitvi v sodelovanje so na koncu prispevale tudi povzete izkušnje iz Japonskih in Angleških železnic, kjer sindikati niso ubrali prave politike in jih je nesodelovanje v reorganizaciji stalo razbitja sindikatov. S predvideno desetletno reorganizacijo so Nemci pričeli v letu 1994. K poteku reorganizacije je svoje prispevala tudi združitev obeh Nemčij. V vzhodni Nemčiji je obseg železniškega prometa v okvirih lastne države znašal kar 80 odstotkov, po združitvi pa le še 11 odstotkov. Sindikat je ob začetku reform postavljal naslednje pogoje: da infrastruktura ostane v lasti države, da država subvencionira potniški promet, da noben železničar ne ostane brez dela, da se ohranijo vse socialne ugodnosti (ugodna stanovanjska politika, pokojninsko in invalidsko zavarovanje v okviru železnice, proste vozovnice za potovanje po železnici). Vsi ti pogoji so bili izpolnjeni. Po združitvi železnic (zahodne, vzhodne in berlinske) se železnica formira v štiri (v bodoče v pet) delniških družb. To so tovorni promet, potniški (mednarodni) promet, potniški primestni promet, upravljanje pošte in infrastruktura, ki naj bi bile v prihodnje povezane v holding. V okviru reorganizacije je bilo predvideno, da se železnici brišejo vsi dolgovi, da država prevzame vse stroške infrastrukture in sanacije vzhodnih železnic do leta 2003.

Za delovanje primestnega prometa daje država 15 milijard nemških mark regijam in ne železnici. Železnica opravlja promet po



Alois Weiss na sliki v sredini. Ob njem (levo) Henrik Alegro, ki se je izkazal kot razumljiv prevajalec.



rentabilni ceni, regije pa so same odgovorne, da je primestni promet gospodaren. Sicer pa država vsako leto namenja železnici približno 25 milijard nemških mark.

Zanimivo je področje politike zaposlenih (leta 1996 je bilo število zaposlenih nekaj manj kot 250.000). Imajo tri strukture zaposlenih, in sicer delavce, uslužbence in državne nameščence, vsaka pa v celotni masi zaposlenih zastopa tretjinski delež. Do začete reorganizacije so bile to tri različne službe, ki so jim pripadale različne pravice in ugodnosti. Po novem so to poenotili, pri čemer noben delavec ni izgubil zaposlitve, nivo pravic pa se mu ni zmanjšal. V primeru,

promet pošte z železnice na tovarnjake, sedaj pa se ponovno vrača na železnico. Vendar tokrat organizirana preko UPS-Ameriške multinacionalke, z lastno mrežo, z lastnimi vlaki (ICE vlaki bodo preurejeni v poštne vlake), ki bodo pošto dostavljali do letališč in tako tržili prometne storitve mimo železnice. Zaradi teh neljubih dogodkov sindikati zagovarjajo tak način lastninjenja mešanih hčerinskih firm, kjer bi železnica imela pretežno večinski delež in upravljalno funkcijo. Podobno se je z zasebno lastnino opekla železniška telefonija (5000 zaposlenih). V tem sistemu prihaja sedaj do velikih nevšečnosti, zato ker je imel investitor zgolj špekulativen

Razmišljanja

Še o pokojninski reformi

Slovenski mediji so že veliko pisali o pokojninski reformi, vendar preveč pristransko in zavajajoče. Ne razumem Delovega novinarja Grega Repovža, ki v svojem komentarju »Proti volji ljudstva« trdi, da sindikati slabo informirane ljudi zavajajo, in sicer zaradi svojih ozkih interesov. Vendar resnica je popolnoma drugačna, in je nje-gov komentar popolno zavajanje ljudstva. To človek težko razume, vendar v naši državi je vse mogoče. Res da navadni smrtniki nismo vsi ekonomisti, pravniki, novinarji in politiki, ampak delovni ljudje, ki nas država samo molze in molze. Edina opora nam je še sindikat, saj drugače ne bi imeli nobenega vpliva pri oblikovanju pokojninske reforme. V naši brezpravni državi se ne zavedajo, da je prav sindikat subjekt, ki mora sodelovati pri reformi. Če ne bo tega sodelovanja, nam bodo vrata Evropske unije še dolgo zaprta.

In čedalje bolj sem prepričan, da vlada z reformo poskuša reševati napačno gospodarsko politiko. Demografski kazalci niso glavni vzrok za reformo. Strinjam se z mnenjem, da Slovenci že 40 let ne rojevamo dovolj otrok. Pogledati moramo drugo

Za delovanje primestnega prometa daje država 15 milijard nemških mark regijam in ne železnici. Železnica opravlja promet po rentabilni ceni, regije pa so same odgovorne, da je primestni promet gospodaren.

da je delavec nastopil delo z nižjo plačo, mu je razlika do polne (prejšnje) plače pokrila država (ne železnica). Zanimiv je primer notranjega železniškega zavoda za zaposlovanje (7.000 ljudi), ki v odvisnosti od potreb razporeja delavce na različna dela. Značilno je, da je na vzhodu delovne sile preveč, medtem ko je v velikih nemških mestih primanjkuje. Veliko delavcev je bilo razporejenih v hčerinska podjetja (približno 150 podjetij: čiščenje, telefonija ipd.), ki so v mešani lasti s pretežno večinskim železniškim deležem. Opravljajo različna dela, ki so iz sistema DB ločena. V primeru likvidacije teh podjetij se delavci ponovno zaposlijo na DB. Kot vsi drugi pa imajo možnost predčasnega odhoda v pokoj s 55 leti, pri čemer dobijo 50 odstotkov pokojnine.

Tak primer, kjer se bo kar 1.500 ljudi vrnilo na DB, je podjetje s kosovnimi pošiljkami, ki deluje s izgubo. Na vzhodu se je veliko delavcev odločilo tudi za enkratno odpravnino (približno 100.000 nemških mark), vendar pa imajo zdaj velike probleme s pridobitvijo nove zaposlitve. Plačna politika železničarjev zdaj vsebuje preko 60 tarifnih pogodb (prej nobene), po katerih so delavci razvrščeni v 11 plačilnih razredov, med katere se prištevajo tudi vodilni delavci.

V Nemčiji opravlja delo tudi približno 50 manjših industrijskih ali pristaniških železnic, ki pa zaradi možnosti prostega pristopa do železniške infrastrukture že opravljajo 10 odstotkov primestnega prometa. V prihodnje se bo ta konkurenčni delež, tudi zaradi vpliva nemških in francoskih multinacionalk, dvignil na 30 odstotkov. Tudi v tovrstnem prometu se čuti vpliv konkurence. Pošta se je po lastni reorganizaciji odločila, da umakne

namen pridobiti si linije v uporabo, ne pa biti v službi in korist železnici. V notranji organizaciji sta se združili vleka in vzdrževanje vlečnih vozil.

Rezultati prave poti reorganizacije se že kažejo tudi v številkah. Promet je povečan za približno 13 odstotkov, število potnikov pa 15 odstotkov in obseg tovora za 12 odstotkov. Produktivnost se je povečala za 83 odstotkov, finančni promet pa za 9 odstotkov. Bistveni uspeh reorganizacije se kaže v tem, da so DB spet sposobne investirati v razvoj, infrastrukturo itd. Investicijski program do leta 2002 predvideva približno 80 milijard sredstev, pri čemer bo pretežen del pripadal infrastrukturi, 21 milijard nemških mark pa za nakup novih vozil. Železnica bo ob tem sodelovala s tretjinskim deležem, država z 22 milijardami, 23 milijard nemških mark pa bo brezobrestnega kredita. Sindikat pri tem opozarja na preveliko zadolženost, ki se lahko manifestira tudi v dvigu uporabnine za uporabo infrastrukture (za poplačilo kreditov), ki je že sedaj med najvišjimi v Evropi in dela Nemške železnice nekonkurenčne.

Ugledni gost je svojo predstavitev končal z mnenjem, da je kljub pozitivni in podporni vlogi, ki jo je sindikat odigral v različnih fazah reorganizacije, razočaran s siceršnjo prometno politiko v lastni državi, kjer je cestna na primer namenjenih 10 milijard, železnici pa le 6 milijard nemških mark. O evropskih železnicah pa je menil, da so zaspale v razvoju, da ne sodelujejo in delujejo ena proti drugi. To neslogo pa s pridom izkoriščajo druga transportna podjetja.

Zdenko Lorber

Ne razumem in ne strinjam se, da so sedaj pokojnine v istih poklicih višje od plač, na drugi strani pa nekateri za štirideset let svoje delovne dobe dobivajo mizerno pokojnino.

plat, saj še za te rojene otroke nimamo dovolj delovnih mest. Torej problem so delovna mesta, ki jih ni, da bi obržali medgeneracijski sporazum. In tako pridemo do ugotovitve, da je naša gospodarska politika zelo, zelo napačno usmerjena in neučinkovita. Vredno je napisati še nekaj o nestrokovni medgeneracijski pogodbi. Vendar to je razumljivo, saj je temeljila na prejšnjem režimu in trenutnih razmerah in ne na temeljih tržnem gospodarstvu. Generacijska solidarnost je bila po drugi svetovni vojni izbrana za to, da so lahko države oblikovale pokojninske sisteme hitro in vanje vključile čim več generacij. Del generacije je namreč dobil pokojnino, ne da bi





zanjo v sistem tudi prispeval. Danes pa dobijo nekateri več, kakor v sistem tudi prispevajo. Za učinkovito delovanje pokojninskega sistema na podlagi generacijske solidarnosti je izrednega pomena razmerje med rastjo prebivalstva in rastjo produktivnosti. V našem sistemu imamo tudi preveč privilegiranih upokojencev, ki dosegajo najvišje pokojnine in niso nikoli produktivno prispevali v pokojninski sklad, ampak so se usedli na risalni žebliček in širili komunistično ideologijo. In sedaj vsa bremena prenašajo na generacije, rojene od 1960. leta naprej. In prav ti ljudje bodo imeli v parlamentu jeziček na tehtnici pri sprejemanju reforme. Nesprejemljivo je, da reforma ne bi zajela vseh generacij. Ne razumem in ne strinjam se, da so sedaj pokojnine v istih poklicih višje od plač, na

drugi strani pa nekateri za štirideset let svoje delovne dobe dobivajo mizerno pokojnino. Zares je nekaj hudo narobe. Da bodo stvari dobile pravi pomen, bo potrebno še veliko strokovnih usklajevanj in porazdelitev bremena na vse.

Za primerjavo: v Italiji imajo razmerje med aktivnimi in upokojenimi 1:0,8 in delež za pokojnine v bruto domačem proizvodstvu 16,5 odstotka. Pri nas pa ta delež znaša 14,9 odstotka in razmerje med aktivnimi in upokojenimi 1,6:1. Italijanski sindikati niso prepustili vodenja socialnega področja politiki. Razumno so zmanjšali število ustanov, ki so vodile pokojninska zavarovanja in so bile nepregledne in vir raznih privilegijev. Z začetkom leta 1995 so prepustili vodenje sindikatov vladi, sindikati pa so prevzeli nadzorno funkcijo. Sindikati imajo tako mo-

čan vpliv pri vodenju pokojninskih skladov in kapitalizacija ni prepuščena zasebnim zavarovalnicam ali zasebnim družbam.

O sistemu kapitalizacije se ne strinjajo tudi ekonomski strokovnjaki, kajti ta sistem je še premalo dodelan, prav tako pa ni prevelikega zaupanja vanj. V našo državo pa naši državljani ne moremo imeti zaupanja, saj se vladajoča garnitura drži kot »pijanec plota« Leninove izjave, da je zakon zgolj politična volja. Torej, če za oblast zakon ni smotrni, ga enostavno ignorira in pravno praznino zapolni v duhu zadnjega partijskega kongresa ali plenuma. To se je krepko pokazalo pri zadnjih političnih dogodkih.

Zlatko Lo.

PRVI VTISI Z OGLEDA EMV 312 - SLOVENIJA V SIEMENSOVI TOVARNI DUEWAG V KREFELDU BLIZU DÜSELDORFA

Vlak je zasnovan moderno

Šestindvajsetega maja 1998 smo si predstavniki sindikata v tovarni Duewag v Krefeldu ogledali proizvodnjo vlakov in vozniške kabine.

Resnici na ljubo je treba povedati, da čelo vlaka z vozniško kabino še ni nare-

jeno, da pa je druga tehnika (podstavni vozički, potniški oddelki, motorji, komande ...) že delujoča in v prometu preizkušena. Vlak je zasnovan moderno, z nizko podnim vstopom za potnike, zelo lepo notranjo opremo, klimatizirnimi napravami, ločenimi

za potniške oddelke in vozniško kabino. Način upravljanja vožnje vlaka je urejen z eno ročico, in to tako, da s to ročico krmimo vleko in zaviramo.

Prostorna kabina je lepo izdelana o razmestitvi stikal smo se dogovorili, imeli bomo tudi dodaten reflektor, čeprav ga zaradi sicer dobrih čelnih luči za druge železniške uprave ne vgrajujejo. Tudi vozniški sedež bo enak, kot je na vseh vlakih DB. Urejeno je še talno ogrevanje vozniške kabine, učinkovita izolacija, kar pa je najpomembnejše, kabina je narejena modularno, tako da zunanji zrak ne bo mogel prihajati v kabino, razen ko bomo odprli okna ali vrata.

Oprijemalne ročice za vstop strojevodje v vozniško kabino so skrite na obodu vratne odprtine, tako da ne bodo umazane in tudi obešanje na vstopne stopnice med vožnjo ne bo mogoče (surferji). Novost, na katero se bomo morali privaditi, pa je steklena stena in vrata med potniškim oddelkom in vozniško kabino. Ob ogledu smo zahtevali maksimalno zatemnitev stekla, tako da bo pogled v vozniško kabino omejen. Je pa to svetovni trend, saj imajo potniki s tem možnost opazovanja proge med vožnjo.

Vlak bo imel ogrevana zunanja ogledala s samodejnim zapiranjem, gnana pa



Slovensko zastopstvo v tovarni Siemens (v ozadju znameniti ICE). Od leve poleg predstavnika podjetja TVT iz Maribora, Maksimiljan Rakovnik, Milan Rebič, Peter Knafelc iz Službe za vleko in vozna sredstva ter Drago Torej.



bodo z elektromotorji. Avtomatska spenjača bo ogrevana, ob okvari obeh pogonskih voz pa bo potrebna pomožna spenjača, ki bo zaradi oblike čela vlaka nekoliko daljša od sedaj znane za EMV 311. Trojna moč

Način upravljanja vožnje vlaka je urejen z eno ročico, in to tako, da s to ročico krmilimo vleko in zaviramo.

vlečnih motorjev bo 1000 kW, kratkotrajna pa 2000 kW, kar bo zagotavljalo zelo dobre pospeške.

Omeniti kaže še, da je bila pogodba o nabavi podpisana v maju, da je rok dobave prvega vlaka 22 mesecev, vsak naslednji mesec pa po tri.

Veseli me, da smo končno tako daleč, da sedaj lahko govorimo o novih vlakih kot o nečem resničnem.

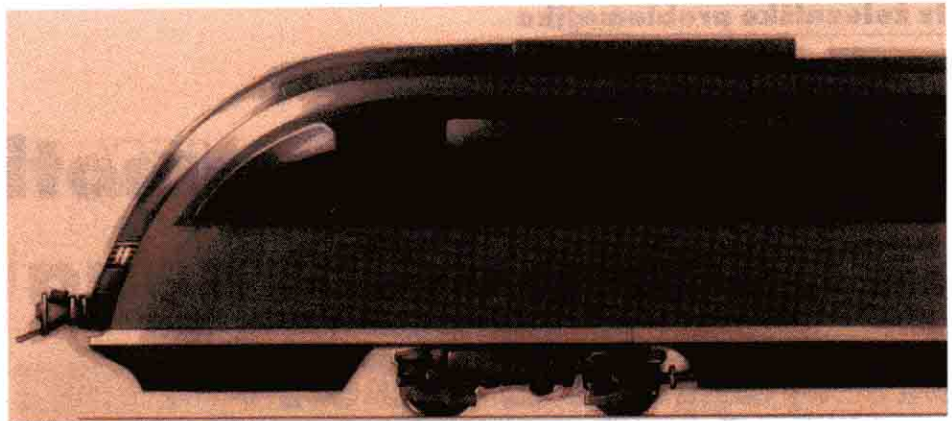
Drago Torej

Vlak primeren za naše proge

Konec maja smo si trije strojevodje, člani tehnične in prometne komisije SSSLO, ogledali v spremstvu Petra Knafelca s službe za vleko in vozna sredstva SŽ direktno v tovarni nastajajoče vozilo. Res nastajajoče, ker takšno, kot bo, je za zdaj še samo računalniško obdelano. Motorna garnitura je taka, že vozi v dizel izvedbi z drugačno vozniško kabino. Za EMV SŽ pa je vozniška kabina za zdaj še model, iz katerega je razvidno, da bo prostorna, tehnično in oblikovno dovršena.

Po mojem mnenju je ta vlak primeren za naše proge, glede na to, da imamo sorazmerno kratke razdalje.

Naš namen obiska je bil predvsem ta, da z odgovornimi za projekt z ene in druge strani dosežemo kompromisne rešitve glede razmestitve posameznih elementov v sami vozniški kabini, oziraje se na že obstoječa vozila na SŽ. To smo se že predhodno s pomočjo skice dogovorili na skupnem sestanku tehnične in prometne komisije v Ljubljani. S tega stališča je bil naš obisk ploden, saj so naše pobude in predlogi v celoti sprejeti. To so: pritrditev voznega reda, blokada oziroma deblokada vrat na



gumbe – ne kot prej na tripolno stikalo, žaromet s H4 žarnico z možnostjo zasenčenja oziroma ugasnitve neodvisno od čelih luči, šipa, ki loči vozniško kabino od potniškega oddelka, mora biti čim bolj zatemnjena, izvedba steklo – ogledalo, ter tipkalo budnika tudi na krmilnem pultu in ne samo na podstavku za noge.

Po mojem mnenju je ta vlak primeren za naše proge, glede na to, da imamo sorazmerno kratke razdalje. Zaradi svoje moči – 1650 kW dvočlenkar, 2000 kW tričlenkar – bo imel zelo dobre pospeške in zaradi kombinirane zavore – elektro – pnevmatsko, dobre pojemke, kar se bo predvsem

odražalo na krajšem času potovanja. Primerna je tudi cena, približno 6,5 milijona nemških mark, nasproti Pendolinu, katerega predračunska vrednost je astronomskih 13,5 milijona nemških mark za eno tričlensko enoto.

Ker je bila pogodba podpisana maja letos in je znano, da je rok dobave prvega vlaka 22 mesecev, imamo končno vsi skupaj upanje, da se bomo v naslednje tisočletje zapeljali z novimi, res modernimi vlaki.

Maksimiljan Rakovnik

Tehnika vredna ogleda

Celodnevna vožnja na poti v Dusseldorf je bila zelo udobna. Na cilj smo prispeli proti večeru. Celo pot sem bil presenečen nad zasedenostjo na samem vlaku in nasploh tudi na ostalih vlakih, kar je bilo lepo opaziti na vmesnih postajah. Res je pravi užitek videti tako zasedene vlake. Po odhodu iz Stuttgarta smo občutili užitek vožnje pri 200 km/h po novem odseku proge, ki

je grajen za vlake ICE. Slišalo se je samo šumenje zraka in pa pritisk v ušesih, kar pa je posledica starosti vagonov. Naslednji dan smo si ogledali projekte za naš vlak, ter maketo vozniške kabine kabine. Na podlagi tega smo se odločili za nekatere spremembe.

Ker so vozniške kabine narejene po EURO standardih večje spremembe niso možne – ni potreb. Ogledali smo si tudi Siemensov preizkusni poligon, ki je dolg 16 km in je zgrajen na bivšem angleškem vojaškem letališču. Tam smo videli med drugim novo serijo ICE 3, ter lokomotivo serije Cargo za tovarne vlake. Obe novosti sta seveda prototipa, sta pa vredna ogleda. Na koncu so nas odpeljali še v proizvodne hale, kjer nastajajo in sestavljajo ICE vlake, ter si ogledali proizvodnjo od začetka do konca. S tem pa je bil tudi končan naš obisk v tovarni Duewag.

Milan Rebič



Nekatere podrobnosti v vozniški kabini še manjkajo.



Premikalna lokomotiva 642 in udobje delovnega mesta, ki ga le ta nudi

Spoštovani sodelavci, posebno tisti, ki vozite na teh lokomotivah! Ta članek bi mogoče dosegel svoj namen, če bi bil objavljen v kakšnem drugem časopisu, kajti krog bralstva našega Budnika je le omejen. Lokomotiva, omenjena v naslovu, bo čez nekaj let že dosegla dvakratno polnoletnost. Kot kaže, pa bo tudi to lokomotivo zajela nova pokojninska reforma. Nisem strokovnjak za ugotavljanje tehničnih sposobnosti lokomotiv in tudi sam menim, da so lokomotive te vrste za opravljanje premikalnih del najbolj primerne. Glede na njihovo starost in delo, ki so ga opravile v tem času, pa nastajajo tudi okvare in s tem stroški za

popravila, o katerih se sliši, da niso majhni. Dober gospodar podjetja bi krepko razmišljal, ali bo še vlagal v taka vozila, ali bi se mu morebiti bolj splačala nabava novih. Pustimo omenjene stvari strokovnjakom in pojdemo na temo, ki je za nas bolj aktualna.

Prihajamo v mesece, ko se zunaj temperature dvignejo preko 30°C, medtem ko temperatura v vozniški kabini ob tem naraste tudi preko 40°C. Ni treba posebej opisovati, kako se v taki kabini počuti strojevodja, katerega delo v eni izmeni traja 12 ur. Zadevo dodatno potencira dejstvo, da se ta premik opravlja v postaji Koper, kjer je povprečje dnev-

nih visokih temperatur glede na ostalo Slovenijo še toliko večje. Čeprav ob tem seveda ne trdim, da so v drugih okoljih te razmere premika bistveno boljše.

Čeprav bi si ob tem želel, da bi ta članek dosegel svoj namen, pa po znanem reku, da »Sit lačnemu ne verjame«, nimam velikega upanja v uspeh.

Predlagal bi timu za kakovost, ki je, kot ste opazili v zadnji številki Nove proge, prevzemal s strani direktorja SŽ priznanje za kakovost, da ko boste kupovali moderne Siemensove primestne vlake in paradnega konja, Fiatovega Pendolina, ob tem staknete še kakšen tolar za nabavo nekaj klimatizirnih naprav, za kar bi vam bilo strojno osebje zelo hvaležno. Res pa je, da vam ob tem kakšnega priznanja za kakovost ne moremo dati.

Čeprav bi si ob tem želel, da bi ta članek dosegel svoj namen, pa po znanem reku, da »Sit lačnemu ne verjame«, nimam velikega upanja v uspeh.

Vsem sodelavcem ob koncu želim, da preživite lepe počitnice, kjer boste visoke temperature lažje prenašali kot tisti, ki bomo ta čas uživali ob »klimatskem udobju« lokomotive 642.

Robert Živec



Sindikalno srečanje

ZABAVNO IN MNOŽIČNO NA LISCI PRI SEVNICI

Približno tristo članov našega sindikata se nas je zbralo 30. maja na vseslovenskem srečanju, ki so ga tokrat uspeli organizirati kolegi iz zidanmoškega območnega odbora, s predsednikom Jermančičem na čelu.

Vremenske napovedi nekaj dni pred tem so nas obdajale s temnimi slutnjami, da bi nam lahko napovedani dež pokvaril ta edini dan v letu, ko se je mogoče na enem mestu poveseliti tudi s tistimi, ki bi jih sicer med letom težko srečal. Toda zle slutnje so ostale zgolj slutnje in nič več nam ni moglo vzeti veselega razpoloženja na tem mestu – Tončkovem domu na Lisci, ki tudi sicer slovi kot čudovita pohodniška točka. Če smo še v začetku ob golažu delili mesto pri mizi »s svojimi« iz avtobusa, pa smo se pozneje razkropili po vsej okolici doma na Lisci. Začetni pozdrav in uvodne besede so bile namenjene našemu predsedniku Slavku Kmetiču, ki je to pri-



Pozdravne besede so pripadle predsedniku Slavku Kmetiču. V ozadju skupina »Coctail«, ki nas je zabavala.



Milan Mikl je v pevskih karaokah ob takem »huronskem« navijanju seveda moral zmagati.

ložnost, da lahko na enem mestu informira toliko zbranih članov sindikata, izkoristil in nanizal nekaj aktualnih tem in problemov, ki so v danem momentu najbolj pereči.

V nadaljevanju so se športni navdušenci pomerili na nogometnem turnirju ekip območnih odborov. Po borbenih predstavah vseh prisotnih ekip so tako v finalu igrali nogometaši iz Zidanega Mosta in Novega mesta, pri čemer so slednji izgubili z 1:0.

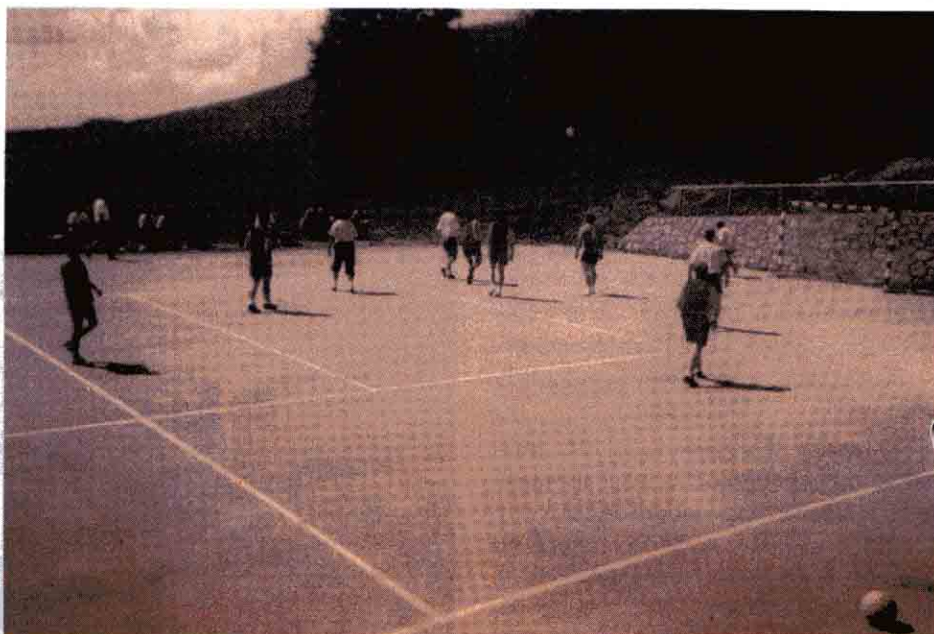
Pri vlečenju vrvi sta se ob bučnem navijanju v podobnem izločilnem tekmovanju v finalu pomerila Maribor in Zidani Most. Tudi v tej disciplini je zmaga ostala v Zidanem Mostu.

Sledile so pevske karaoke, kjer se je v vlogi moderatorja ponovno uspešno pojavil kolega Subič iz Divače, ki to vlogo »dežurnega« povezovalca duhovito



opravlja že na večini naših srečanj. Če bi šlo soditi po zagretosti navijačev, ki so navijali ob petju posameznikov iz območnega odbora (večidel predsednikov) bi lahko kdo pomislil, da gre pri vsej stvari ali za denar ali veliko nagrado. Toda vse je bilo seveda obrnjeno, na veselo in smešno plat. Kljub temu pa kaže omeniti, da nas je Milan Mikl, predsednik nadzornega odbora, s svojo »Solza se bo posušila« pevsko deklasiral in zasluženo zmagal.

Čudovita razgledna lega Tončkovega doma in okolice ponuja tudi dobro izhodiščno točko za jadralske padalce, kar so nekateri naši člani (Anton Simonič, Miro Kokol in Danilo Guzej) tudi izkoristili. Dan je tako minil v prijetnem vzdušju, katerega so dodatno popestrili tudi glasbeniki skupine »Coctail«, ki so redkim plesnim parom (članic nam pač primanjkuje) ponujali možnost zaplesati na terasi pred domom. Da se nam po vsem doživetem popoldan ni več mudilo domov, zgovorno kaže to, kako smo zamujali s predvidenim odho-



Na nogometnem turnirju je zmagala ekipa Zidanega Mosta. Sicer pa so bili rezultati v dveh tekmovalnih skupinah naslednji:

NM 1	:	LJ	2 : 0
MB	:	NM	0 : 2
LJ	:	MB	2 : 2

NM 2	:	DI	1 : 0
ZM	:	NM 2	2 : 1
DI	:	ZM	0 : 2



Tudi naš sindikalni vrh je učakal svojih »pet minut« sprostitve.

dom avtobusa z Lisce (velja za Mariborčane). Skušnjava, ne nazdraviti ob zadnjem »punktu« na poti do avtobusa (točilnici odprtega piva), je bila namreč prevelika.

Vsekakor gre zaključiti, da smo preživeli lep dan, v lepem okolju, kjer nam zabave, jedače in pijače ni primanjkovalo. To pa je tudi dobra popotnica za naša naslednja srečanja, ki so tako že postala tradicionalna. Prihodnje leto zato na svidenje na Gorenjskem. Štafeto gostitelja prevzamejo člani iz območnega odbora Jesenice.

Štefan Kujavec, Zdenko Lorber

Bogdan Janša – strojevodja in teniški trener

Za tokratno prvo predstavitev iz rubrike »naš sodelavec« predstavljamo strojevodjo, ki je tudi uspešen teniški trener – Bogdana Janšo.

Bogdan, predstavi se nam поблиže?

Sem strojevodja v strojni izpostavi na Jesenicah. Po končani osnovni šoli sem odšel na Srednjo železniško šolo v Ljubljano, nato pa opravil izpit za pomočnika strojevodje, kar bil pogoj za vpis v šolo za strojevodjo. Strojvodski izpit sem opravil 1988. leta. Član našega sindikata sem od vsega začetka, nekaj let pa sem deloval tudi v Jeseniškem območnem odboru.

Na Jesenicah te poznamo kot dobrega sodelavca in trenerja tenisa v TOP – TEN klubu Mojstrana.

S športom se ukvarjam že od malih nog, saj sem imel v družini in ožjem sorodstvu za to dobre vzornike. Oče je bil prizadeven planiški delavec, stric Andrej Janša pa odlični biatlonec (državni prvak). Do svojega 11. leta sem treniral smučarske skoke in tek na smučeh, pozneje pa tudi košarko. S tenisom sem se srečal že v osnovni šoli, vendar v tistem času ta športna zvrst še ni bila tako razvita, tako so na igrišču v Mojstrani tenis igrali predvsem »mestni gospodje«. Vse se je spremenilo 1990. leta, ko je bil ustanovljen teniški klub Mojstrana, člani kluba pa so zgradili še eno teniško igrišče in pripadajoče objekte. Takrat sem se odločil za študij ob delu. Vpisal sem se na fakulteto za šport, smer trener tenisa, ter jo tudi uspešno opravil (s tem sem pridobil licenco za trenerja tenisa). V tej prvi generaciji sem tudi treniral Tjašo in Nino Šuvak. Nina je bila pozneje državna prvakinja do 14 let.

Vendar si od tenisa pričakoval nekaj več?

Seveda sem se na svoji trenerski poti soočil s težavami, ki so tako značilne za Slovence (nevoščljivost, nezmožnost kompromisov itd.), zato sem se odločil začeti na novo. Na Dovjem, v kampu Franceta Vuga, so zanesenjak, ki so bili podobnega mnenja kot sam, zgradili dve teniški igrišči ter postavili temelje teniskemu klubu TOP – TEN Mojstrana. Ustanovitelji TK TOP – TEN so me izbrali za predsednika kluba in glav-



Ob trenerju Bogdanu Janši levo Alja Zec in desno Maša Zec – državna vice prvakinja.

nega trenerja. Program obiskuje približno 50 otrok, s katerimi dela šest trenerjev. V dveletnem obdobju smo v klubu dosegli zelo dobre rezultate, saj je Maša Zec osvojila naslov viceprvakinje med posameznicami in v dvojicah (januarja 1998), ekipa v slovenski ligi pa je osvojila 4. mesto.

Novi uspehi so narekovali tudi potrebo po nadgrajevanju teniskega znanja

Tako je. Zato sem nadaljeval študij na fakulteti za šport – smer trener tenisa. Po uspešno končanem študiju (28. marca letos) sem pridobil licenco B, ki je trenutno najvišja možna licenca v Sloveniji.

Sicer pa naj še na koncu omenim, da sem oče dveh sinov Luka in Urbana, ki za svojo igro najraje uporabljata lopar in žogico.

Torej je za družinski – teniški podmladek poskrbljeno?

Tako je videti.

Bogdan, lepa hvala za pogovor, čestitke za nedavno opravljeni teniški izpit in varno vožnjo!

pogovarjal se je Vitodrag Sitar

Opis delovnega mesta

Delo nadzornika lokomotiv v Dobovi

Deževni pomladanski dan sem izkoristil zato, da sem obiskal nadzornika vleke, ki služi na naši mejni postaji v Dobovi. Naletel sem na prijaznega sogovornika, Marka Seničarja. Na kratko mi je opisal delo nadzornika na tej postaji.

Delovni prostor nadzornika vleke se nahaja na severnem delu postaje, nekaj sto metrov od postajnega poslopja. Pisarna se nahaja v kontejnerju, ki v enem svojem delu ob televiziji in avtomatu za kavo ponuja »udobje« čakalnice tudi čakajočemu strojnemu osebju. Kljub temu da se pozna, da je od obdobja, ko je vozilo precej več vlakov na jug, promet manjši, pa je delo nadzornika še zmeraj živahno. Skrbeti namreč mora, da so lokomotive redno zasledene in da se načrtuje pravočasna smena strojnega osebja. Sodelovati mora s planerjem iz Hrvaških železnic, prometnikom v Dobovi in nadzornikom vleke v Ljubljani in Zidanem Mostu tako, da lahko pravočasno zagotovi lokomotive in osebje za vlake, ki prihajajo iz Hrvaških železnic.



Marko Seničar – nadzornik vleke v Dobovi.

Od stvari, ki jih nadzornik tukaj najbolj pogreša, pa mi je sogovornik omenil potrebno namestitev terminala. Z njim bi seveda pridobil večji pregled nad vožnjo vlakov, ki vozijo na tem prometnem področju.

Peter Misja



Novomeščani »osvojili« Mirno goro

V mesecu maju smo v območnem odboru Novo mesto organizirali pohod članov sindikata na najvišji belokranjski vrh Mirno goro.

Dobili smo se zjutraj na prvem vlaku, ki pelje za Belo Krajino in se peljali do postaje Semič. Tu smo izstopili in se naprej odpravili peš. Pot nas je vodila mimo semiških vinogradov čez vas Vrčice in naprej čez zapuščene kočevarske vasi do planinskega doma na Mirni gori, ki stoji na višini 1000 m. Tu smo se okrepčali z golažem in nato nekateri odšli na vrh Mirne gore (1048 m), drugi pa so uživali v vročem pomladanskem soncu pred planinsko kočjo. Po daljšem počitku smo se po drugi strani podali v dolino do vasi Vrčice, kjer smo imeli še lep zaključek (piknik).

Domov smo se odpravili z zadnjim vlakom in vse smo bili enotni, da bomo tudi drugo leto kaj takega ponovili.

Darko Hrnčič



Vesela družčina na Mirni gori.

Morda ste prezrli

Nogometna zgodba o neuspehu

Nedavne ugotovitve o (ne)dovoljenem financiranju športnih klubov s strani podjetij, ki so v rdečih številkah in kot taka na plečih države in davkoplačevalcev, so presenetile večji del slovenske javnosti. Toda poteze nekaterih družb, na primer Slovenskih železarn, ki so financirale nogomet na Prevaljah, hokej na ledu na Jesenicah in odbojko na Ravnah, so le kamenček v mozaiku slovenske športne »folklore«.

Med najbolj znanimi zgodbami o financiranju športnih klubov s strani velikih državnih podjetij z rdečimi številkami je tista o Železničarskem nogometnem društvu Ljubljana v Šiški. **Glavni sponzor so (bile) Slovenske železnice (SŽ), ki so v celoti denarno pokrivalo delovanje kluba, po neuradnih podatkih pa je bila letna finančna injekcija SŽ kar 1,5 milijona nemških mark. Klubski proračun je bil za slovenske razmere neverjetno visok, ljubljanski dres so nosili številni znani in**

bogato plačani igralci (na primer Primož Gliha), šišenski klub pa je veljal za takrat najbogatejšega v Sloveniji. Toda zgodba o uspehu je bila kratkotrajna. Pred nekaj sezonami je klub osvojil prvo mesto v drugi ligi in bi se moral neposredno uvrstiti v prvoligaško družino. Nogometna zveza Slovenije (NZS) je od klubskega vodstva zahtevala denarno jamstvo (zagotovilo) v višini petih milijonov slovenskih tolarjev, da bo klub lahko kljub velikemu »minusu« še naprej deloval in tekmoval. Na žalost ali na srečo se ni našel nihče, ki bi bil pripravljen vložiti sredstva v klub, ki je imel takrat okrog 250.000 nemških mark knjigovodskega »minusa«. Okoli kluba so se leta in leta vrteli nekateri ljudje sumljivega slovesa, vsa zadeva pa se je končala s kazenskimi ovadbami proti nekaterim izmed njih ...

Povzeto po dnevniku

Zakaj taka osmrtnica?

Ob smrti pomočnika direktorja za trženje Boga Vrhunca je bila v vseh dnevnih tiskanih medijih objavljena osmrtnica, ki je segala čez celo stran časopisa. Ti dnevniki so: Jutranjik, Večer, Delo, Dnevnik, Dolenjski list in Novi tednik. Po približnih ocenah račun za objavo teh osmrtnic znaša najmanj pet milijonov tolarjev. Ob vsem spoštovanju do umrlega se seveda ni mogče ogniti kritični oceni, da v tem primeru naročilo omenjene osmrtnice presega nivo sprejemljivosti in terja ustrezno obrazložitev. Ta sredstva bi na primer lahko koristno uporabili za štiri štipendije tistim, ki bi si želeli pridobiti V. stopnjo izobrazbe, da o čem drugem sploh ne govorimo.

Na potepu po Dunaju (2)

Po dnevu obiska (opisanem v prejšnji številki Budnika) je sledil obisk dvorca Belvedere, ki je takoj za stolnico Sv. Štefana najbolj razpoznaven znak Dunaja. Dvorec leži v neposredni bližini južne železniške postaje. Namreč na to postajo med drugim pripeljejo tudi mednarodni potniški vlaki iz Slovenije, ki so namenjeni na Dunaj. Prelep park pred dvorcem in bogata arhitektura sta glavni značilnosti tega dvorca. Mož, za katerega je bil zgrajen, je bil princ Eugen Savojski, ki je v zgodnjem 18. stoletju veljal za najuspešnejšega generala v avstrijski zgodovini. Spodnji Belvedere je zgradil Lukas von Hildebrandt med letoma 1714 - 1716. Veličastni zgornji Belvedere, namenjen razstavam in prinčevi izjemni umetniški zbirki, pa med letoma 1721 - 1723. Od leta 1914 je tu živel prestolonaslednik Franc Ferdinand. Leta 1955 so v marmornati dvorani podpisali avstrijsko državno pogodbo, s katero si je Avstrija ponovno pridobila neodvisnost. V spodnjem Belvederu je razstavljena avstrijska baročna umetnost. Galerija 19. in 20. stoletja v zgornjem Belvederu obsega slikarstvo in kiparstvo, začasno pa tudi moderne galerije.

Sledil je ogled Burgtheatra (dvornega gledališča). To je avstrijsko narodno gledališče, ki je močno subvencionirano. Elegantno dvorno gledališče v neorenesančnem slogu, ki sta si ga zamislila arhitekta Karl von Hasenauer in Gottfried Semper, so odprli

leta 1888, vendar so ga morali kmalu nekoliko spremeniti. Med načrtovanjem so namreč namenili izjemno pozornost arhitekturni harmoniji, mnogo manjšo pa funkcionalnosti, saj so nekatere lože gledale stran od odra. Dvorno gledališče je od zunaj in od znotraj simbolična ponazoritev dramske zgodovine vse od antičnih časov naprej. Notranjost se baha s svečanim stopniščem, kjer so doprsni kipi dramatikov.

Prav tako ni šlo brez ogleda železniških postaj. Poleg južne postaje sem si ogledal še severno in zahodno. Vendar v tem kratkem času nisem mogel zaznati avstrijskega železničarskega duha. Omeniti moram, da se na južni postaji nahaja maketni prerez dvonadstropnega vagona, ki vozi po avstrijskih tirih. Zraven severne železniške postaje se nahaja znameniti Prater, ki so ga za javnost odprli leta 1776. Danes pa so tukaj zabavišni park, dolg kostanjev drevored in dirkališče. Za 50 avstrijskih šilingov se lahko popeljete z velikim kolesom, ki omogoča prelep pogled na samo mesto. Kolo je leta 1896 zgradil Anglež Walter Bassett in se obrača s hitrostjo 75 centimetrov na sekundo.

S tem sem tudi končal popotovanje po avstrijski prestolnici, vendar se bom zagotovo še vrnil, saj je za ogled ostalo še veliko zanimivih stvari. Zgodovine, ki se je ustvarjala stoletja, ne moreš spoznati v treh dneh.

Zlatko Lojen



Dunajska železniška postaja. Povsod red in čistoča.



Budnik



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Slavko Kmetič.

Glavni urednik:
Zdenko Lorber.

Uredniški odbor:
Štefan Kujavec, Zlatko Lajen.

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%.



ŽELIMO VAM VESELE POČITNICE!

Že ob nastanku te inačice Budnika (februarja) smo se dogovorili, da poletnih števil (julij, avgust) ne bomo izdajali. Budnik bo tako ponovno pred vami septembra. Do takrat pa vam želimo, da poletne počitnice, kar najlepše preživite.

Lep pozdrav do septembra!

Uredništvo

Malo za šalo, malo za res

Predlog nove kolektivne pogodbe

1. Delo mora biti osvežilno in prijetno. Vsak večji napor je kazniv. Kdor se pri delu spoti, bo takoj odpuščen.
2. Začetek delovnega dne določi šef. V nobenem primeru to ne sme biti prej kot ob 10. uri dopoldne. Pred začetkom delovnega časa se deli malica, sendviči, ohlajeno vino ali čaj – vse po želji zaposlenih.
3. Minimalna plača vsakega zaposlenega je 1.000 tolarjev na uro, vključena je tudi oskrba s pijačo.
4. Pri delu je dovoljeno peti, če začne nekdo prepevati, morajo vsi pustiti delo in se mu pridružiti.
5. Opoldanski odmor je od 12. do 13. ure. Privatni izhodi v tem času niso dovoljeni. Kdor ni prisoten na opoldanskem odmoru, dela to na lastno odgovornost, za čas skrajšanja opoldanskega odmora se mu ta podaljša.
6. Med 13. in 16.30 uro je čas za kavo in deserte. Dolžnost šefa je, da v tem času poskrbi za primerno zabavo /karte, ženske...).
7. Če kdo zaspi na delu, morajo ostali paziti, da ne motijo, najbolje je, če vsi zapustijo delovna mesta in imajo ostanek delovnega dne prost.
8. Ob 16.30 uri je slavnostni zaključek delovnega dne, igra godba in šef se vsakemu posebej zahvaljuje za opravljeno delo.
9. Če se kdo poroči, vse izdatke krije firma, vključno zabavo. Poroka se proslavlja v stanovanju šefa, firma je nekaj dni zaprta, ker je za vse kolektivni dopust.
10. Dopust je dvakrat letno: 8 tednov poleti in 6 tednov pozimi. Če delavca v tem času ni doma, poskrbi firma za red in čistočo v njegovem stanovanju.
11. Dolžnost firme je, da zaposlenim ženam priskrbi vzgojiteljico in snažilko, ki pa ne sme biti grda. V primeru daljše ženine odsotnosti mora biti na voljo možu.
12. Če se delavcu ponoči sanja o delu in to dokaže, mu pripada plačilo za nočno delo. V primeru, da pride naslednji dan v službo, dobi plačane nadure.
13. Ta kolektivna pogodba velja do konca delovne dobe in je za vse firme oz. direktorje v državi obvezna.
14. Ta pogodba stopi v veljavo takoj po prejemu.



Razširjen uredniški odbor Budnika. Manjkajo Vitodrag Sitar, Andrej Sulič in Branko Jarc.

