



Budnik



november

ISSN 1408-7405 7/1998

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



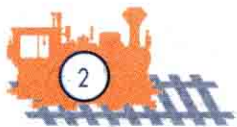
IZ TE ŠTEVILKE



KANDIDATI ZA
SVET DELAVCEV

INTERVJU:
FRANC ŠIREC

KRITIČNO O
PRORAČUNU



Iz urednikove beležke

V decembru dvojna, v januarju pa posebna številka Budnika

Pred nami je december, ki je vsaj v drugi polovici bolj praznično obarvan. Praznično (za uredništvo to pomeni obsežno), pa bo obarvana tudi dvojna številka Budnika v tem mesecu. Zakaj dvojna? Predvsem zaradi dejstva, ker je v januarju predvidena izdaja zgolj posebne številke, ki bo v celoti namenjena dogodkom povezanim s prvo stavko leta 1988, in ustanovitvijo našega sindikata.

V zvezi s tem vas zato pozivam, da posebno številko Budnika obogatite tudi s svojimi spomini, vezanimi na posebna doživetja tistega časa, za katera bi bilo »greh«, če jih ne bi posredovali tudi ostalim. Vaša pisma s hvaležnostjo pričakujemo do konca decembra. Zato, pišitel

Sprejeta novela Zakona o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti

Med področja delovno pravne zakonodaje, ki sindikalno orientiranemu delavcu vsekakor vzbudi zanimanje, prav gotovo sodi sprememba obstoječega Zakona o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti. Čeprav močno verjamem, da se nam pod okriljem našega sindikata, ne bo nikdar potrebno neposredno soočiti s členi tega zakona, pa to vsekakor ne pomeni, da tovrstni problematiki ne bi sledili. Dodatni razlog, predstavlja tudi armada 125 tisoč brezposelnih, ki ji ta zakon neposredno kroji usodo.

Delojemalski skupini znotraj državnega sveta, tokrat ni uspelo prepričati tega organa, da bi z vefom zavrnil sprejem novele tega zakona. Tako je obveljal vladni predlog zakona, ki ga je zgolj z nekaj redakcijskimi popravki sprejel državni zbor. V globalo zakon brezposelnim, oziroma tistim, ki bodo to šele postali, odvzema ali znižuje vrsto že utečenih pravic. Najbolj odmevno je vsekakor znižanje časa prejemanja denarnega nadomestila, ki po novem znaša tri mesece za čas zavarovanja do petih let, šest mesecev za čas zavarovanja med pet in petnajst let, devet mesecev za čas zavarovanja med petnajst in petindvajset let in osemnajst mesecev za čas zavarovanja nad petindvajset let. Starejši od petdeset let

in s trajanjem zavarovanja nad petindvajset let, bodo prejeli nadomestilo dve leti. Tako prejetje nadomestila, pa bo za brezposelne uživalce nadomestila močno odvisno od spoštovanja posameznih kriterijev tega zakona. Brezposelni bo nadomestilo lahko izgubil, če bo zavrnil ustrezno zaposlitev, če bo delal na črno ali če ne bo na razpolago določen čas v dnevu (3 ure na dan-določi jih zavod). Med zanimivosti tega zakona gotovo sodi nova opredelitev pojma ustrezna in primerna zaposlitev. Ustrezna zaposlitev je tista zaposlitev za določen ali nedoločen čas, ki je od bivališča oddaljena eno uro vožnje z javnim prevoznim sredstvom in je v istem tarifnem razredu. Primerna zaposlitev pa je tista, ki je oddaljena uro in pol vožnje v eno smer in je za en tarifni razred nižja, kot zaposlitev pred nastopom brezposelnosti. Brezposelni bo moral aktivno iskanje zaposlitve nenehno dokazovati (dostavljanje dokazil) in sicer tako, da se bo sprva javljal na razpise za ustrezno zaposlitev, po štirih mesecih pa tudi na razpise za primerno zaposlitev.

Brezposelnim, ki so bile priznane pravice po starem zakonu, se te še ohranijo naprej, morali pa se bodo prilagoditi novemu zakonu (biti na razpolago, aktivno iskati zaposlitev ipd.).

Budnik



Sindikalna zmaga

Verjetno tovrsten naslov deluje preveč bombastično ali morebiti samovšečno. V okviru sindikalnega dela namreč pravih zmag ni. So le dobljene bitke, v nenehni borbi, ki ne prinaša zmagovalca. Toda naj mi bo tokrat oproščeno.

Po dolgotrajnih opozarjanjih sindikata, da z obstoječim številom zaposlenih že »prebijamo« kritično maso razpoložljivega števila delavcev, ki še zmorejo zados potrebam izvajanja prometa, je tokrat naše opozarjanje naletelo na plodna tla. Navsezadnje je realnost stanja k temu prisilila tudi vodstva sekcij, in končno, tudi odgovorne v Službi za vleko in vozna sredstva. Natančna analiza stanja števila zaposlenih po posameznih sekcijah za vleko, namreč kaže klavrno podobo. Če je v ljubljanski sekciji to stanje še nekako sprejemljivo, pa je v divaški in mariborski sekciji to stanje veliko težje.

Seštevek nam tako za celotno slovensko področje pokaže, da nam upoštevaje rezervo in stvarne potrebe razporeda dela (turnusa), manjka v glavnem pomočnikov – ki jih nadomeščajo strojevodje, in nadzornikov – za katerega delo pa se strojevodski kader nerad odloča.

V okviru sindikalnega dela namreč pravih zmag ni. So le dobljene bitke, v nenehni borbi, ki ne prinaša zmagovalca.

Tako zbrani podatki so bili v zahtevku za pridobitev novih zaposlenih, tudi enkrat za spremembo kvalitetno argumentirani (kar je za Službo za vleko in vozna sredstva vsekakor presenetljivo).

In epilog? Uprava (direktor) je privolila v novospregem 20 strojevodij, v glavnem tistih, ki so po osnovni izobrazbi že strojevodje pa do sedaj še niso dobili možnosti zaposlitve.

V divaški in mariborski sekciji jih vsekakor z veseljem pričakujemo.



Kdo bo prižgal luč na koncu predora?

Tako se metaforično, v enem od slovenskih dnevnikov sprašuje avtor kolumne, ko ob gradnji železniške povezave z Madžarsko ugiba, ali bo luč na koncu predora v Stanjevcih na tej progi, prižgal prvi mož SCT Ivan Zidar ali prvi mož Rudis-a Ludvik Hribar.

Kot vam je verjetno znano, se je na izid dodelitve dveletnega posla izgradnje »madžarske« proge, pritožilo podjetje Rudis, ki terja revizijo postopka javnega razpisa, ker na tem razpisu ni bilo izbrano. Na projekt, ki po ocenjeni vrednosti znaša 22,8 milijarde tolarjev, so se prijavili trije izvajalci. Potem, ko je kot prvo podjetje zaradi previsoke cene ponudbe izpadlo Cestno podjetje Ljubljana, sta ostala še podjetje Rudis v povezavi s Cestnim podjetjem Ptuj in Maribor, ter SCT skupaj s Primorjem in Gradisom. Razpisna komisija se je po desetih urah »tehtanja« odločila za SCT, pri čemer so bili glavni argumenti za to odločitev naslednji: da bo največ dela SCT opravil sam – brez podizvajalcev, da ima najustreznejšo tehnologijo, terminski plan, največ izkušenj in referenc in da je tudi finančno najbolj ugoden. Rudis, ki se je na sklep prejet 13. oktobra pritožil, pa temelji na dejstvu, da bo zaradi delovne sile, ki bo pretežno pomurska ta investicija cenejša, in za prizadeto območje ugodnejša. Rudis ob tem navaja, da dobiva posel izbran izvajalec (SCT) zaradi ugodne ponudbe (na izračunano ceno je ponudil 24 odstotkov popusta), ki pa se je kasneje (kot se je to menda že zgodilo) ne drži.

Epilog tej zgodbi bo dala parlamentarna revizijska komisija, ki mora v najkrajšem času o tem odločati. Nam pa ob tej zgodbi, ki diši po političnem spletkarjenju, ostaja zgolj upanje, da se ne bi tako rekoč dogovorjen čas začetka izgradnje te proge, zaradi takih zgodb preveč odmaknil v prihodnost.

Zdenko Lorber

Zavedajmo se pomembnosti volitev v Svet delavcev

Kandidati za svet delavcev

Čeprav smo že v prejšnji številki podrobno opredelili vlogo in pomen, ki jo svet delavcev znotraj vsakega podjetja ima, naj to ponovno poudarimo tudi tokrat. Predvsem zaradi tega, da se boste v polni meri zavedali odgovornosti, ki vam je pri izbiri kandidatov za prihodnjo sestavo tega organa naložena. Večina predlaganih kandidatov, ki jih delegira naš sindikat, se je v preteklem mandatsnem obdobju že izkazala s svojim delom, tako v svetu delavcev, kot tudi (Slavko Kmetič, Silvo Berdajs) v nadzornem svetu Slovenskih železnic.

Nesporno je mogoče trditi, da bo tudi v prihodnje (ob vašem izkazanem zaupanju na volitvah) omenjena sestava članov našega sindikata v svetu delavcev »vlekla voz«, v katerem lahko zaposleni uresničujemo svojo aktivno vlogo soupravljalca v sistemu SŽ.

Obetajo se nam strateške in dolgoročne spremembe (naj samo omenimo Zakon o železnici), ki bodo narekovala potrebo imeti v tem organu kvalitetne posameznike. Naj vam zato naše kandidate, ki bodo brez dvoma vredni našega zaupanja, tudi predstavimo:

Uredništvo



**SLAVKO
KMETIČ**

Rojen 24. novembra 1951, strojevodja, predsednik Sindikata strojevodij Slovenije.

Spoštovane sodelavke in sodelavci, člani Sindikata strojevodij Slovenije!

Štiri leta so naokoli in pred nami so volitve v svet delavcev Slovenskih železnic. Za nami je burno obdobje polno zapletov in konfliktov. Vendar smo kljub temu člani sveta, uspešno preprečevali poskuse raznih kvazi reorganizacij. Predvsem pa smo člani nadzornega sveta iz vrst delavcev, odigrali ključno vlogo pri ohranitvi enotnega podjetja. Kot vam je znano je vlada RS po naši lanski, uspešno izvedeni stavki, vložila v državni zbor nov Zakon o železnici, ki bo podlaga za razbitje enotnega javnega podjetja. Ta zakon smo zaenkrat uspešno blokirali, vendar pa zadeva s tem še ni končana.

Tudi to je eden od razlogov, da ponovno kandidiram za svet delavcev. V predhodnem času sem si pridobil veliko dodatnega znanja, izkušenj, predvsem pa si z mednarodnimi stiki pridobil trdno podlago, da lahko še naprej uspešno zagovarjam interese zaposlenih v burnem obdobju, ki bo pred nami.

Ker mi ni vseeno kakšna bo prihodnost Slovenskih železnic, mi zaupajte svoj glas.



**SILVO
BERDAJS**

Rodil sem se 21. decembra 1961 v Ljubljani. Sem oče enega otroka in stanujem v Ljubljani. Na železnici sem se zaposlil leta 1981 in postal strojevodja. Svoje sindikalno delo sem začel že leta 1987, z zbiranjem podpisov za izstop iz takrat edinega režimskega sindikata –

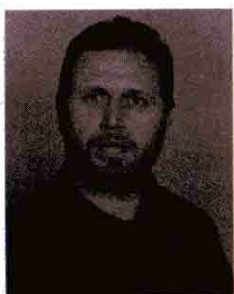


Zveze sindikatov Slovenije. Aktivno pa sem se v sindikalno delo vključil leta 1988, ko je bila izvedena tudi prva resna stavka strojnega osebja v nekdanji Jugoslaviji. Že takrat sem opravljal funkcijo sekretarja stavkovnega odbora, po ustanovitvi Sindikata strojnega osebja Slovenije in Istre, današnjega Sindikata strojevodij Slovenije, pa sem bil imenovan za prvega sekretarja sindikata.

Poleg tega sem bil na prvih demokratičnih volitvah v Sloveniji leta 1990 izvoljen za poslanca v tedanjo skupščino RS, kjer sem zastopal železničarje v takratnem Zboru združenega dela. V tem obdobju sem bil izvoljen tudi v občinski svet mesta Ljubljana.

Leta 1992 sem bil zaradi čedalje večjega obsega dela v sindikatu, imenovan za profesionalnega sindikalnega poverjenika v SSSLO. Vodil sem pogajalsko skupino za sklenitev prve kolektivne pogodbe v dejavnosti železniškega prometa, ob tem pa je opravljal še vrsto drugih funkcij, od sodnika porotnika naprej.

Ko je bil leta 1993 sprejet Zakon o soupravljanju, sem bil izvoljen za člana sveta delavcev, svet pa me je na svoji prvi seji tudi izvolil za predsednika tega organa, obenem pa tudi za člana nadzornega sveta SZ.



DRAGO TOREJ

Rojen sem se v Mariboru 1. decembra 1953. Po končanem šolanju sem se zaposlil v Tovarni stikalnih naprav v Mariboru. Od novembra leta 1980 pa sem zaposlen v TOZD-u za vleko vlakov Maribor.

V sindikalno delo sem se aktivno vključil oktobra 1988 (obdobje pred pripravami za stavko). Ob stavki sem bil član centralnega stavkovnega odbora, dva mandata sem bil tajnik OO Maribor, sedaj

pa sem predsednik OO Maribor, podpredsednik SSSLO in vodim tehnično komisijo. Zadolžen sem za mednarodno sodelovanje in sem bil ob prvem sklicu tudi član sveta delavcev.

Poročen sem od leta 1976 in sem oče dveh otrok.



SERGIJ BIRSA

Rojen sem leta 1957. Moj osnovni poklic je avtomehanik in v tem poklicu sem dobil tudi prvo zaposlitev v Cimosu. Na železnico sem prišel leta 1980. Naslednje leto sem opravil izpit za strojevodjo in to delo opravljam še danes.

V sindikatu sem začel delati že v samem ustanavljanju leta 1989 in bil tudi izvoljen za prvega predsednika IO OO Nova Gorica. V drugem mandatu sem bil podpredsednik, nadalje pa vse do danes predsednik območnega odbora sindikata v Novi Gorici. Sedaj sem tudi član sveta delavcev in to delo bi želel, ob vaši podpori, opravljati tudi naprej.



DOBRIVOJ SUBIČ

Rojen sem 17. januarja 1958. Po končani Železniški poklicni šoli v Ljubljani, sem se kot mehanik zaposlil v Centralnih delavnicah v Divači. V letu 1979, sem se zaposlil v Sekciji za vleko v Divači. Postal

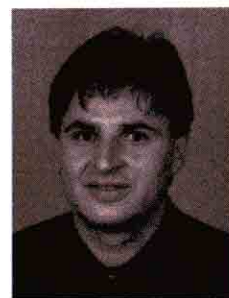
Budnik



sem strojevodja dizel in elektro lokomotiv in to delo opravljam še danes.

Po prihodu v sekcijo za vleko sem prevzel vodenje takratne mladinske organizacije v podjetju in bil ob tem še sekretar mladinske organizacije v Sežani. V letu 1985 sem za uspešno delo prejel priznanje »OF«. V sekciji za vleko Divača sem bil predsednik delavskega sveta do svoje zadnje seje. Ves čas sem aktivno sodeloval tudi v sindikatu in po stavki v letu 1988 deloval kot tajnik v OO Divači. Bil sem tudi član skupščine našega sindikata.

Strojevodje, pa tudi ostali železničarji me poznajo kot voditelja in organizatorja srečanj, ki jih imamo po Sloveniji.



ZLATKO LOJEN

Rodil sem se 16. oktobra 1968 v Celju. Po končani osnovni šoli sem se kot štipendist VV Ljubljana šolal za elektrikaerja energetika, naredil pripravništvo za ta poklic in tečaj za pomočnika strojevodje. Leta 1987 sem nadaljeval šolanje za strojevodjo elektro vlečnih vozil in ga uspešno končal. Kot strojevodja sem začel samostojno delati januarja 1989, in sicer nekaj let v Sekciji za vleko Ljubljana, nato pa zaradi kadrovskih potreb in bližine doma v Sekciji za vleko Maribor. Sedaj pa sem v Delovni enoti Celje, kjer sem tudi opravil izpite za dizelska vlečna vozila. Z družino stanujem v Šmarju pri Jelšah.

Sem član skupščine SSSLO in član uredniškega odbora glasila Budnik.

Zaradi želje po znanju, študiram ob delu na Ekonomsko poslovni fakulteti v Mariboru. Opravljen imam tudi izpit za brokerja na blagovni borzi v Ljubljani. Zato si želim, da bi s svojim znanjem in močno voljo zastopal delavske interese, predvsem plačno politiko in področje varnosti in zdravja pri delu.

Osrednja tema

Intervju s Francem Šircem na temo:

Projekt izdelave predpisov Slovenskih železnic (PIP)

»Za izdelavo in uveljavitev novih predpisov na Slovenskih železnicah bi bilo treba sprejeti nov Zakon o temeljih varnosti v železniškem prometu.«

Tako je. Z osamosvojitvijo Slovenije junija 1991 in sprejetjem ustavnega zakona (25. junija 1991) oziroma njegovo uveljavitvijo po izteku moratorija v skladu z Brionsko deklaracijo (8. oktobra 1991) je prenehal veljati Zakon o združitvi v Skupnost JŽ, pri čemer pa sta morala ostati v uporabi **Zakon o temeljih varnosti v železniškem prometu** in **Zakon o prevoznih pogodbah v železniškem prometu**. S prenehanjem članstva ŽG Ljubljana v Skupnosti JŽ so prenehali veljati tudi vsi železniški predpisi in organizacijski akti, ki so bili izdelani in sprejeti na ravni JŽ in drugih zveznih organov, v skladu z mednarodnimi sporazumi in predpisi, predvsem UIC in COTIF-Sporazum o mednarodnem železniškem prometu. Da bi se lahko železniški promet po Slovenskih železnicah opravljal nemoteno naprej, je bilo treba z ustreznim sklepom uveljaviti določene obstoječe predpise kot predpise Slovenskih železnic. Takšen sklep je sprejel poslovodni odbor ŽG Ljubljana, s katerim je bil določen seznam predpisov, ki se uporabljajo do sprejema in izdaje novih predpisov.

Po osamosvojitvi RS je vlogo Skupščine JŽ, je sprejemala večino železniških predpisov, in zveznega ministrstva za promet in zveze

prevzelo ministrstvo za promet in zveze RS (MPZ). Tako je MPZ prevzelo tudi dolžnost izdaje novega **Zakona o varnosti v železniškem prometu** (ZVZP) in na njegovi podlagi potrebnih podzakonskih aktov. Šele 14. junija 1993 je minister za promet in zveze imenoval delovno skupino za izdelavo delovnega besedila ZVZP. Ta osnutek ZVZP je postal vsa mogoča usklajevanja med železnico in MPZ do nastanka predloga za prvo in drugo obravnavo v državnem zboru.

Po prvi obravnavi ZVZP v državnem zboru leta 1994 se je predvidevalo, da bo v relativno kratkem roku sprejet, zato se je bilo treba lotiti organizacije priprave podzakonskih predpisov, da bi se lahko pravočasno in kvalitetno pripravili ter po izidu ZVZP izdali v skladu z v njem določenih rokih (6 do 12 mesecev). Toda ZVZP se ob večkratnih popravljanjih še vse do danes ni sprejel.

Treba je omeniti, da je bilo v ŽG-ju že prej več poskusov izdelovanja novih predpisov, in sicer tako, da so posamezne strokovne službe dale nalogo strokovnim delavcem ali skupinam, da izdelajo določene predpise. Takšen način izdelovanja predpisov pa ni mogel zaživet predvsem zaradi enostavnega vzroka: poleg delovnih dolžnosti na delovnem mestu ni mogoče izdelovati strokovno zahtevnih predpisov, v prostem času pa ni mogoče opravljati nehonoriranih avtorskih del. Kljub temu so posamezniki opravili mnogo avtorskih del iz čiste

ga železniškega entuziazma, za katerega pa niso dobili niti moralnega zadoščenja.

Kako in kdaj je PIP nastal?

V dogovoru med Slovenskimi železnicami in MPZ, ki seveda ni razpolagalo s strokovnjaki na področju železniškega prometa, je bila dogovorjena organizacija **Projekta izdelave predpisov Slovenskih železnic** (PIP SŽ). Tako se je konec poletja in v začetku jeseni 1994 pod vodstvom Marjana Vrabla, pričela oblikovati skupina delavcev, ki so prevzeli nalogo izdelave predpisov kot nosilci naloge in strokovni avtorji za posamezna področja – **organizacijo prometa, vleko vlakov in vozna sredstva, infrastrukturo** (SVTK, EE in gradbena dejavnost), **kadrovske in splošne zadeve** ter **trženje**. Prostor PIP-a so bili adaptirani na Kopitarjevi ulici 5, v prostorih nekdanjega ŽTO Maribor.

Kako je skupina začela izdelovati nove predpise?

Začetek dela PIP-a je bil zelo težaven, saj ni bilo nobenih izkušenj na tem področju. Izdelava predpisov pomeni predpisovanje pravil delovnega procesa za sodelavce, pri čemer morajo biti pravila takšna, da uravnavajo učinkovitost in gospodarnost. Da bi se postavil vsaj osnovni koncept izdelovanja predpisov, je bilo treba pridobiti informacije iz tega področja od drugih evropskih železnic. Načrtovana je bila strokovna ekskurzija vseh delavcev PIP-a na avstrijske in nemške železnice, vendar v Ljubljani ni dobila zelene luči. Največ informacij je bilo na razpolago pri nemških železnicah (DB) oziroma pri njihovi direkciji, ki ima v Frankfurtu centralni oddelek za izdelavo, distribucijo in spremljanje železniških državnih in internih predpisov, in sicer po novem projektu, ki poteka že več kot deset let in je v zaključni fazi. Pri njih so se odločili za modularni sistem izdelave in izdajanja predpisov.

Pri tem sistemu so predpisi sestavljeni iz posameznih delov – modulov, ki pokrivajo določene segmente delovnega procesa na določenem področju. Iz takšnega predpisa je mogoče sestaviti priročnik za posamezno delovno mesto oziroma poklic, pri čemer se enostavno zberejo moduli z vsebinami, ki jih mora pri delu upoštevati določen delavec. Zaradi





velike razlike med SŽ in DB, predvsem v razsežnostnih parametrih, bi bilo mogoče sklepati, da ni mogoče povzemati njihovih izsledkov, vendar pa je področje predpisov tako pomembno, da velja zanj podobno stanje kot za majhno državo, ki mora imeti vse, kar mora imeti velika. To pa pomeni, da bo morala imeti država slej kot prej tudi službo za železniške predpise. Pri tem je treba omeniti tudi vpliv reorganizacij podjetja na predpise, kar se dogaja pri nas, česar pa druge države ne poznajo.

Delavci v PIP-u smo torej pričeli delo na podlagi približnega koncepta, ki je prvotno predvideval le prepisovanje in popravljanje obstoječih predpisov, in čakajoč na računalniško opremo, s katero bi začeli te predpise vnašati in oblikovati glede na novo stanje organizacije Slovenskih železnic in zahteve predloga ZVZP. Kmalu se je ugotovilo, da je za izdelavo predpisov potrebna ustvarjalnost, motiviranost, metodološka in tehnična usposobljenost ter vsebinski pogled v celoto predpisov posameznega področja. Večina naštetega pa je delavcem PIP-a manjkala.

Metodološko usposabljanje (tehnika in pravila izdelave predpisov) je pričelo potekati sproti ob delu in reševanju problemov, posebno izobraževanje pa v projektu ni bilo predvideno. S končano montažo računalniške opreme spomladi 1995 (omrežje z 10 PC delovnimi postajami) se je pokazalo, da ima večina delavcev PIP-a prvi stik z računalniško tipkovnico, vendar se je delo nemoteno nadaljevalo brez potrebnega usposabljanja, zahvaljujoč entuziazmu nekaj posameznikov, ki so že imeli računalnike doma in so lahko sproti



Novi predpisi, ki se sicer sproti obnavljajo, že čakajo na sprejem novega Zakona o temeljih varnosti v železniškem prometu.

usposabljali sodelavce.

Ob stalnih nalogah, ki jih moramo opravljati delavci v PIP-u, smo ob tem še člani raznih delovnih teles, sodelujemo pri ponovnem popravljanju vsebine ZVZP, reorganizaciji SŽ in pri drugih posebnih nalogah, ki jih zahtevajo strokovne službe v SŽ. Od prvotnega števila 21 delavcev nas je ostalo še 10 delavcev za vsa navedena področja. Za izdelavo predpisov področja vleke vlakov in voznihih sredstev je bila določena skupina treh delavcev – jaz kot nosilec naloge ter Anton Kukovič in Milan Robar kot strokovna avtorja, kmalu nato pa se je zaradi kadrovskih potreb ta skupina zmanjšala, tako da sem na koncu ostal sam.

Kako pride do sprejema posameznega predpisa SŽ?

Obstoječi koncept izdelave predpisov zahteva, da se v PIP-u izdelani predpisi pošiljajo v pregled strokovnim službam v SŽ (PIP ni kompetentni), nato se na podlagi njihovih pripomb usklajujejo na »okroglih mizah« znotraj služb in med njimi samimi ter se ponovno popravljajo. Za končno potrditev in preimeno vanje osnutka določenega predpisa v predlog je MPŽ imenoval Strokovni svet za izdelavo predpisov, kot najvišji strokovni organ v postopku sprejemanja predpisov. Strokovni svet sestavljajo predsednik, člani s posameznih področij železniške dejavnosti in predstavnik MPŽ. Končni osnutek predpisa po vseh opravljenih usklajitvah odobri za obravnavo na Strokovnem svetu skrbnik predpisov za svoje področje – običajno pomočnik direktorja posa-

meznega področja. Takšen način povzroča dolgotrajno in drago izdelavo posameznega predpisa.

Ali je sindikat dobil možnost sodelovanja?

Sindikat nima možnosti neposrednega sodelovanja v Strokovnem svetu. Sam to dejstvo obžalujem. Po moje bi bilo ustrezno omogočiti sodelovanje v tem organu, enemu predstavniku sindikata za področje vleke, in enemu za področje prometa.

Katere so težave, ki vas ob izdelovanju predpisov spremljajo?

Začetni tempo izdelovanja predpisov v PIP-u po modularnem načinu je bil relativno hiter, po izdelanih dinamičnih planih za dokončanje posameznih predpisov v določenih rokih. Kmalu pa se je ta tempo zelo upočasn timer, kajti sprejem ZVZP nikakor ni »zagledal belega dneva«, koncept izdelave pa je pričel »pokati po vseh šivih«. Zaradi minevanja daljšega časa je pričela delovati zakonitost »živosti« predpisov, kar pomeni, da tisto, kar je bilo aktualno včeraj, ni več danes, zaradi delovanja množice dejavnikov, ki že izdelane predpise »kuštrajo« kot veter vodo, lahko pa to primerjamo tudi kot hišo, katere projekt je zaradi predolge gradnje zastarel, zaradi česar začne graditelj dodajati prizidke.

Pri usklajevanju vsebin predpisov se je pokazala dokaj velika različnost interesov posameznih področij in služb v podjetju, nastajajo pa tudi določena nesoglasja z MPŽ in Prometnim

BUDNIK - ČUJEČNIK

Že iz strojevodske šole se spominjam, da si je Franc Širec močno zavzemal, da se budnik kot ime varnostne naprave preimenuje v, bolj primerno, čuječnik. Seveda me je zanimalo, ali za navedeno trditvijo stoji še danes. Odgovor je bil naslednji:

»Moj boj za čuječnik še traja vse do današnjih dni. Tudi v novih predpisih poskušam, da se ta del železniške terminologije enkrat za vselej pravilno uveljavi. Sam se borim proti temu, da bi strojevodjo na lokomotivi »budili«, treba mu je le kontrolirati čuječnost. Čuječnost pa je popolnoma drugi izraz, ki se nanaša na cel sklop človekove dejavnosti v zvezi z varnostjo. Vi lahko na primer imate odprte oči, ne spite, pa kljub temu niste čuječni. Ker je izraz čuječnost uporabljen v tehničnem slovarju in v več priročnikih, menim, da je moje zavzemanje za to, da se čuječnik kot ime varnostne naprave tudi uveljavi, več kot upravičeno.«

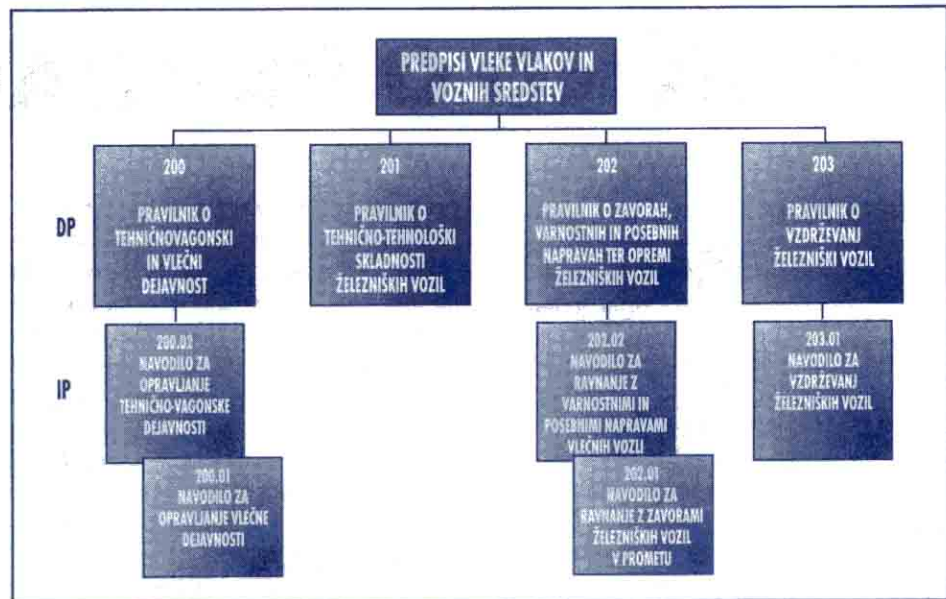


inšpektoratom RS. Tako se pogosto dogaja, da morajo strokovni avtorji opozarjati na upoštevanje mednarodnih (UIC) železniških predpisov in druge nove v RS izdane zakonodaje.

Velike težave nastajajo tudi zato, ker ni izdelane ustrezne slovenske železniške terminologije, saj je v uporabi množica slabo ali napačno prevedenih srbohrvatizmov, spačenk in definicij, katere pa hočejo celo odgovorni in vplivni posamezniki obdržati v novih predpisih, pri čemer ne pomagajo niti dokazovanja s pravopisom, tehničnimi slovarji ipd. To, kar se je nepravilnega vkoreninilo v trenutno zaposlene na železnici, naj bi prenašali kar naprej na naslednje generacije. Temu podlegajo celo lektorji, ki so pod soodvisnim vplivom svojih nadrejenih. Lektorji zunaj železnice so bili odslovljeni, ker so bili nevtralni in niso podlegali ljudnim zahtevam, zato so bili po mnenju poznanih nesposobni.

Naslednji dodatni problem je neurejeno področje državnih in internih standardov za področje železnic. Ti standardi se prvotno sploh niso nameravali vključiti v sistem slovenskih (SIST) standardov v skladu z novim Zakonom o standardizaciji. **Trenutno ni veljavnega predpisa in pogojev npr. za izročitev kakršnega koli voznega sredstva v uporabo na železnici (velja tako za Pendolino ali za Siemens).** Vzrok za takšno stanje je predvsem težnja obstoječega železniškega podjetja, da bi obdržalo določene attribute in pristojnosti, ki so dijo v ingerenco države, pri čemer pa je ovira nova zakonodaja in to, da ni dodatnih služb. Vse to bo verjetno moralo biti urejeno z ustanovitvijo direktorja za železniški promet, če sploh bo in kdaj bo.

Veliko število predpisov, ki so bili določeni in razporejeni po področjih s sistemom označevanja s številkami in barvami v skladu z obstoječim Pravilnikom 650, je zelo nepregledno,



ugotovilo pa se je tudi, da vse niso predpisi, temveč čista tehnična navodila za določena dela ali procese oziroma vsebine, ki nimajo »pravnih posledic«. Te vsebine se bodo morale vnesti v priročnike. Hkrati z obstoječimi predpisi obstaja množica internih navodil, okrožnic, telegramov itd., za katere je treba ugotoviti njihovo veljavnost in aktualnost ter jih upoštevati v novih predpisih, če so še aktualni. Na podlagi ugotovljenega so na SŽ začeli krčiti število predpisov, ki naj bi se izdelali in izdali. Tako je nadzorni svet februarja 1996 potrdil skrčeni seznam z naslovi predpisov, v katerih pa ne sme manjkati nič bistvenega.

Kako so ti predpisi klasificirani?

Predpisi se delijo na podzakonske predpise, ki bodo izdani na podlagi ZVZP oziroma jih bo izdal minister za promet in zveze. Ti predpisi so **pravilniki** ali tudi državni predpisi (DP) in jih morajo upoštevati vsi subjekti, ki prihajajo v zvezo z železniškim prometom, imajo železniš-

ka vozila ali železniško infrastrukturo, torej tudi tisti zunaj železnice. Nižji predpisi, katerih izdelava in izdaja se zahtevata v pravilnikih, so interni predpisi. Ti predpisi so **navodila**, ki jih mora izdati direktor določenega železniškega podjetja (sedaj le SŽ, d.d.) in morajo biti v skladu z državnimi predpisi.

Za področje **vleke** vlakov in voznih sredstev so v izdelavi štirje podzakonski predpisi oziroma pravilniki ter pet navodil. Ti predpisi morajo zadostovati za delo vlečne in tehnično-vagonske dejavnosti. Sestavo in vsebino obstoječih predpisov v novih predpisih prikazuje shema. Strokovni svet je do zdaj sprejel oziroma potrdil predlog Pravilnika o vlečni in tehnično-vagonski dejavnosti.

Za področje **prometa** pa bodo prišli v poštev prometni in signalni pravilnik ter osem navodil, in sicer: Prometno navodilo, Navodilo za prevoz izrednih pošilk, Navodilo za premik, Navodilo za opravljanje prometne službe na progah APB, medpostajne odvisnosti in OP, Navodilo za opravljanje prometne službe na progah TK, Navodilo za označevanje vlakov, Navodilo za izvajanje in izdelavo voznega reda, Navodilo o obrazcih in načinu njihovega izpolnjevanja in uporabe.

Vsi predpisi, ki imajo pravno podlago v ZVZP, bodo lahko izdani po njegovem sprejemu oziroma v določenem času po njegovi uveljavitvi. Hkrati s podzakonskimi predpisi oziroma pravilniki se morajo izdati tudi na njihovi podlagi zahtevana navodila. Seveda pa se takoj po izidu ti predpisi ne bodo mogli začeti takoj uporabljati, saj bo treba prej poučiti osebje, to pa bo moralo narediti ustrezne izpite. Vse to pa seveda zahteva določeno prehodno dobo.

KDO JE FRANC ŠIREC?

Če se slučajno zdi članstvu širom Slovenije to ime neznano, potem je treba vsaj za štaterski del reči, da je ime Franca Širca, inženirja elektrotehnike, precej znano. To vsekakor izvira iz dejstva, da je Franc Širec vrsto let služboval v SV Maribor. Sprva kot strojevodja, kontrolno prevzemni delavec, referent za vzdrževanje vlečnih vozil in nazadnje kot dolgoletni šef vlečne enote v Sekciji za vleko Maribor. Ob tem je treba še vsekakor dodati, da se je močno uveljavil tudi kot avtor obsežnega dela strokovne literature (na primer skripta osnov elektrotehnike za strojevodje, skripta dinamike vleke, Priročnik za lok 664). Pomemben pa je tudi njegov delež v procesu izobraževanja strojevodskega kadra v Mariboru.

Nesporno je zato mogoče ugotoviti, da med osebjem uživa sloves strokovne avtoritete, katero strojevodje priznavamo le malokateremu.

Je pa treba ob tem seveda tudi povedati, da s(m)o si nekateri z njegovim odhodom v službo PIP tudi oddahnili. Njegov »brezosebni« način vodenja vlečne enote namreč ni požel večinskega odobravanja zaposlenih. Madež v njegovi službeni karieri v mariborski »kurilnici« pa pomeni tudi vožnja vlakov v času stavke leta 1988. Dejanje, ki ga strojevodje pač ne moremo pozabiti. Je pa po njegovem mnenju to tema, vredna posebnega intervjuja.

Pogovarjal se je Zdenko Lorber



KRITIČNO O PRORAČUNU

Železnica v (ne)objemu lobijev

Vladna koalicija se je zelo potrudila in je že oblikovala predlog proračuna za leto 1999. Vse lepo in prav, vsaj enkrat so se naučili le malo reda. Kot železničar in državljani bi potrebovali zelo temna očala, kajti številke preveč bodejo v oči. Najprej pogledam nominalni znesek ministrstva za promet in zveze. Kljub temu vladajoči politiki mislijo, da je z njimi vse v redu, in da bi bilo treba zamenjati le ljudstvo. Nam pa ostane le še upanje, da se v to lepo deželo vrne razum.

Vladna koalicija se je zelo potrudila in je že oblikovala predlog proračuna za leto 1999. Vse lepo in prav, vsaj enkrat so se naučili le malo reda. Kot železničar in državljani bi potrebovali zelo temna očala, kajti številke preveč bodejo v oči. Najprej pogledam nominalni znesek ministrstva za promet in zveze. Ni kaj, lep znesek naših tolarjev. A se mi že takoj postavlja vprašanje, ali bo železnica deležna kaj drobiža za zgraditev drugega tira proti Kopru, povezavo z Madžarsko in obnovo dotrajane infrastrukture. Vse bolj verjamem da, ne. Namreč drugo leto se začne gradnja najdražjega avtocestnega odseka. In železnica, kot da ne bi bila v tej državi. Vedno bolj sem prepričan, da stvari grejo naprej predvsem tam kjer je korupcija in ozki interesi lobijev. Občutek imam, da je čedalje večji razkorak oziroma že ogromno brezno med strokovnostjo in politiko. Prevladuje samo še politika. Nobenega odnosa ni do železnice.

In zakaj je tako?

Odgovor je preprost. Kot narod smo preveliki hlapci. Prav tako so stvari pri nas obrnjene na glavo. Zvesto polnimo nenasitno državno blagajno. Podpiramo korupcijo in nato še izbiramo politike – nosilce korupcij. Za naš družbeni položaj je politika naredila zelo malo oziroma nič. Če pogledamo nazaj, smo svoje interese uveljavili preko sindikalnega gibanja, v katerem sodelujemo vsi mi. Ne smemo si dopustiti, da nas razdvajajo politiki. Naš cilj naj bo zagotovitev delavskih pravic in razvoj železnice. Naj politika poišče nas, v mislih imam to, da naj zares naredi kaj za enakopraven razvoj gospodarstva in družbe.

Proračun ima zelo malo strokovne podlage, saj nas mednarodni denarni sklad

opozarja, da je javna poraba prevelika. In za nameček so si vladne službe povečale proračun za 27 odstotkov glede na leto 1997, nominalni znesek pa je trikrat večji od proračuna ministrstva za promet in zveze. Kljub temu vladajoči politiki mislijo, da je z njimi vse v redu, in da bi bilo treba zamenjati le ljudstvo.

Nam pa ostane le še upanje, da se v to lepo deželo vrne razum.

Zlatko Lojen

Kot da ta dejavnost v Sloveniji ne bi imela »domovinske pravice«

Ob koncu septembra je vlada predstavila predlog proračuna za prihodnje leto, pri čemer se je številčna ruleta seštevka postavk ministrstev zaustavila pri vrednosti 958,5 milijarde tolarjev, ob indeksu rasti 111. Ministru za promet in zveze Antonu Bergauerju je uspelo iz te »igre« pehanja za denarjem in dokazovanja utemeljenosti posameznih postavk za svoj resor »priigrati« 83,7 milijarde tolarjev ob indeksu 108. Če bi bilo moč vso kalvarijo sprejemanja prihodnjega proračuna karikirati kot igro rulete, potem sledi ugotovitev, da je v tej »igri« prometni minister slabo igral. Še več. Gledano iz zornega kota železnice tudi zaigral – zakockal, kar ima lahko za to dejavnost katastrofalne posledice.

Že sprehod skozi vsebino Poročevalca državnega zbora, ki predstavlja postavke ministrstva za promet in zveze (MPZ), terja, da zadevano vsebino večkrat prelistamo. Zakaj? Samostojne postavke za železnico, pod katero bi bilo mogoče pregledno razbrati vse postavke, vezane na to panogo, namreč ni. Ima jo uprava za pomorstvo, za zračno plovbo, telekomunikacije, direkcija za ceste ter prometni inšpektorat. Železnica pa ne. Tako je treba

pod skupno postavko MPZ prebirati med alinejami, da najdeš tisto, kar pritiče železnici. Očitno ta zmešnjava komu ustreza. Upam da bodo pristojni iz Računskega sodišča, ki so zahtevali transparentnost proračunskih postavk, opazili to nedoslednost in da bodo odgovorne na to opozoril.

Vsekakor si je mogoče na podlagi navedenega takoj ustvariti že prvi vtis o položaju in pomenu, ki ga železnica znotraj MPZ ima.

Če se človeku uspe prebiti skozi množico nametanih postavk in tako sešteje vse tisto, kar pripada železnici, pride do zanimivih števil. Seštevke postavk namreč postreže s podatkom, da je železnici namenjenih 25 milijard sredstev, kar je slabih 500 milijonov več kot, znaša ocena za proračun letošnjega leta. Indeks rasti tako znaša katastrofalnih 101,9, kar je krepko manj od indeksa katerega koli od drugih resorjev. Če iz te številke izluščimo znesek sredstev, namenjen investicijam, dobimo znesek 2,3 milijarde tolarjev, kar je 7,5 milijarde tolarjev manj, kolikor bi železnica nujno potrebovala. V primerjavi z naložbami v ceste, kjer je znesek investicij 33 milijarde tolarjev, pomeni to neverjetnih 14-krat manj.

V obsegu planiranih sredstev prepotrebni investicij je na primer moč okleščena postavka remontov prog, kjer predlagana sredstva ne zadostujejo niti za dokončanje del, začelih v tem letu. Za normalno dolgoročno eksploatacijsko sposobnost prog bi bilo treba na leto izvesti 50 kilometrov remontov (podatek iz Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture). Železnica je v svojem predlogu skrčila to številko na (vsaj) 33 kilometrov remontov v letu 1999, ob načrtovani masi sredstev približno 3,3 milijarde tolarjev. V vladnem predlogu pa je mogoče pod to postavko zaslediti le bori 70 milijonov tolarjev.

Zanimiva je tudi postavka naložb v varovanja, rekonstrukcije, modernizacije in novogradnje nivojskih ali izvennivojskih cestno-železniških križanj, kjer je mogoče





poročevalec

DRŽAVNEGA ZBORA REPUBLIKE SLOVENIJE

Ljubljana, 20. oktober 1998

Letnik XXIV

Št. 59/XXIII

PREDLOG PRORAČUNA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA LETO 1999 (DP99)

Naslovnica »Poročevalca«, ki s svojo vsebino kroji usodo proračuna v prihodnjem letu.

zaslediti, da tem potrebam ne bo namenjen niti tolar.

Omenjena problematika nevlaganj sredstev v te namene bo poleg nesreč, ki jih dnevno vsak dan povzroča neustrezen način varovanja nivojskih prehodov (pereči so Pomurje in Prlekija), prišla posebno v ospredje ob prehodu v novo tisočletje, ko bo na slovenske tire zapeljala zgrešena naložba desetletja na Slovenskih železnicah – imenovana Pendolino (novinar enega od slovenskih tednikov ga je po sedanjem direktorju slikovito preimenoval v Rekarino). Neprimerno za varovane potne prehode takrat ne bodo, tako kot jih danes ob njegovih promocijskih vožnjah in podiranjih rekordov, za to varovali posebej poklicani delavci železnice. Iluzorno bo takrat tudi pričakovati, da bomo strojevodje (sindikat) za ceno lastne varnosti, varnosti potnikov in drugih udeležencev v prometu dopustili zvišanje hitrosti za dosego kakršnih koli hitrostnih ciljev pri prevozu potnikov. Kdor se bo čez dve leti (zaradi neustrezno urejenih nivojskih križanj) z udobnim pendolinom, na relaciji Ljubljana-Maribor prav tako kot danes vozil dve uri, se bo teh besed prav gotovo spominjal.

To sta samo dve od zanimivih »cvetk«, opaženih med postavkami proračuna 1999 za železnico. Če k temu naštejemo (brez dodanega komentarja) še nekaj postavk, kjer je prav tako mogoče zaslediti »ničlo« pri predlaganih sredstvih, kot so na primer: sanacija spodnjega ustroja, sanacija predorov, mostov, nabava elektroalarmnih naprav, računalniške in komunikacijske opreme itd., potem si je moč ustvariti pravo predstavo o tem, koliko je železnica v očeh tistih, ki odločajo o njeni usodi, pomembna in kakšno mesto ima.

Vsekakor navedeni povzetki iz vladnega predloga proračuna, namenjenega železnici, porajajo določena vprašanja. Predvsem o smiselnosti obstoja pred dvema letoma sprejetega Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture, ki je dobil zeleno luč znotraj parlamenta in ki bi moral biti temeljno vodilo in zakonitost vsakič, ko se pripravlja proračun. Danes pa močno dvomim, če se minister Anton Bergauer obstoječe vsebine tega Nacionalnega programa sploh spomni. Pri tem pa z izvajanjem Nacionalnega programa gradnje avtocest ni nobenih težav. Nasprotno. Z zakonom »zabetoniran« proračunske postavke nam

bodo ob cestnem tolarju povzročale glavobol še nekaj prihodnjih proračunskih obdobij. Človek si ne more kaj, da si ne bi nekaj tega cestnega »filinga« med Slovenci zaželel tudi za nas železničarje.

Razkorak med vlaganji v ceste in železnice se nam bo dolgoročno krepko maščeval. Ob taki politiki bodo želje, da se s cest tovor preusmeri na železnice, ostale zgolj želje. V tem kontekstu je tako mogoče 300 milijard lir, ki jih je nedavno tega italijanska vlada namenila za razvoj infrastrukture naših železnic, oceniti zgolj kot posmeh naši vladi in njenim prizadevanjem za razvoj železnice v lastni državi. Čeprav je ob tem treba povedati, da Italijani v omenjenem dejanju vidijo predvsem lasten interes, pa ob tem ni mogoče prezreti dejstva, da se pomembnosti vlaganj v tranzitne poti, ki jih ponuja naše ozemlje, zavedajo neprimerno bolj kot pa mi sami.

Direktor Luke Koper je ob neki priložnosti dejal, da je moč v transportu v Sloveniji na leto zaslužiti milijardo dolarjev. Verjamem, da bi del tega kolača lahko prispevale tudi Slovenske železnice. Seveda ob pogoju, da bi z njimi upravljal umni gospodar (v mislih imam tako vlado, ki deluje kot skupščina Slovenskih železnic, kot direktorja, ki bi ta sistem vodil). Omenjeni predlog proračuna za leto 1999 pa žal napeljuje k ugotovitvi, da železnica, kot pomembna panoga v Sloveniji, umnega gospodarja še nima.

Zdenko Lorber



Občutki vožnje z vlakom Pendolino

Med 6. in 9. oktobrom sem imel čast in dolžnost voziti se z vlakom z nagibno tehniko pendolino.

Na začetku bi se rad na kratko predstavil:

Sem Grozdan Trobec, inštruktor strojevodij v Sekciji za vleko Ljubljana. Na železnici sem zaposlen od leta 1973. V začetku kot pomočnik strojevodje, nato pa kot elektro strojevodja. Kljub dejstvu, da sem poklic strojevodje vedno spoštoval in tudi rad vozil vlake, pa sem strojevodske vrste že kmalu zapustil. Vpisal sem se na elektro fakulteto in že v začetku leta 1982 sprejel delo vodje v servisu za popravilo lokomotiv v Ljubljani.

To delo sem opravljal deset let in si pri tem nabral veliko izkušenj. Prav te izkušnje s pridom uporabljam pri sedanjem odgovornem delu inštruktorja strojevodij, ki sem ga prevzel leta 1992.

Od strokovnih služb Sekcije za vleko Ljubljana sem dobil nalogo, da med 6. in 9. oktobrom spremljam (pilotiram) vožnjo vlaka pendolino. V tem času se mi je dvakrat ponudila priložnost, da tudi sam sedem za krmilni pult tega lepota in preizkusim vse njegove prednosti. Osmega oktobra sem pod budnim očesom italijanskega strojevodje vozil na relaciji Postojna-Ljubljana, dan pozneje, ob vrnitvi v Italijo pa še na relaciji Borovnica-Sežana.

Lahko rečem, da so občutki enkratni. Strojvodski sedež je mogoče nastaviti po želji in tako ponuja popolno udobje. Preglednost krmilnega pulta je dobra in prav tako razgled na progo. Zaviralnik, stikala in vse potrebno, kar strojevodja uporablja med vožnjo, je na dosegu roke v sedečem položaju. Speljava in zaviranje je sta enostavna in brez sunkov. Hitrost na vzponih in padcih uravnava avtomatika – treba je le nastaviti želeno vrednost. Pospešek je glede na veliko moč in na majhno maso vozila kar zavidljiv in ga je mogoče enostavno uravnati. Zavora je zelo učinkovita, saj gre za kombinacijo zračne in elektrodinamične. Strojvodska kabina je prostorna in pregledna, vožnja pa tiha in mehka, po zaslugi dobrega vzmetenja.

Če na koncu strnem vse prednosti, ki jih ponuja pendolino, je nedvoumno, da si bo vsak strojevodja želel voziti tega lepota.

Grozdan Trobec



Sindikalna druženja

Srečanje generacije

Lepo se je spet srečati po dvajsetih letih. To se je zgodilo 19. septembra generaciji strojevodij, ki so obiskovali strojevodsko šolo v letih 1977/78.

Zbrali smo se v Ljubljani. S Pohorcem smo se peljali do Divače. Prijatelji s Štajerske pa so z njim prispeli že iz Maribora. V Divači so nas pričakali kolegi s Primorske. Občutki po tolikih letih so bili čudoviti, saj se z nekaterimi sošolci nismo videli že veliko let. Posebej pa morem omeniti, da sta nas s svojo prisotnostjo počastila tudi kolega, strojevodja iz generacije z Reke.

Organizator srečanja, g. Trobec, nas je nato peljal v bližnji zaselek Lokve. Tam smo si ogledali vojaški muzej v zasebni lasti. Obiskali pa smo tudi pršutarno v Lokvah, kjer smo se založili z njihovimi dobrotami.

Nato smo se z avtobusom odpeljali v Tomaj. Tam smo družabno srečanje nadaljevali na kmečkem turizmu. Ob dobri hrani in pijači ter glasbi, igrala sta nam kar dva harmonikarja, je vzdušje doseglo svoj vrhunec. Srečanje je trajalo dolgo v noč, vendar nam je zelo hitro minilo. V Ljubljano smo se vrnili ob 22.30.

Ker je bilo res lepo, pozivam vse, ki se niso udeležili dvajsete obletnice, naj to storijo ob naši 25. obletnici, ki bo na Štajerskem in bo obogatena še z vrstniki iz šole za strojevodje dizelske vleke.

Slavko Jarc



Generacija strojevodij 1977/78

Oktoberfest '98

Že ko smo tehtali med odločitvami, kam izletajelne člane območnega odbora v Mariboru peljati na vsakoletni izlet, je prevladalo spoznanje, da bi z obiskom znamenitega Oktoberfesta v Münchnu zadovoljili večinske interese članstva. Ta domneva se je kot pokazala upravičena že takoj, ko smo na plakatih določili rok za zbiranje prijav. Avtobus je bil namreč zaseden kar nekaj dni prej, kot se je iztekel rok za prijave.

Izpred Mariborske kurilnice smo startali ob treh zjutraj in po večinoma deževni vožnji prispeli v München ob deseti uri. Po pravljeni krožni vožnji ob pomembnih točkah, sicer bogate arhitekturne podobe Münchna, smo čas do kosila preživeli ob sprehodu skozi najzanimivejše predele mesta. Na svoj račun smo takrat prišli tako tisti,

Oktoberfesta tudi reče, smo si nekateri ogledali še železniško postajo in si napasli oči v in ob znamenitem hitrem vlaku ICE Nemških železnic. Sledilo je »zavzetje« prizorišča Oktoberfesta. Za ogrevanje pred »pivskim« večerom je bilo treba preizkusiti še nekaj naprav (vlak smrti) bogatega lunaparka v zabaviščnem delu in že smo bili nared za veseljačenje v ogromnih šotorih. Vstop v enega od šotorov predstavlja posebno doživetje. Vzdušje, ki ga ob zvokih orkestra ustvari tisočglava množica, je nepopisno. Težko je ob takem valu veselega razpoloženja, ki ustvarja čarobno atmosfero v šotoru, ostati »hladen«. Tega ti navsezadnje ne dovoli niti zaužito pivo, ki tukaj teče v potokih. Dobiti ga je mogoče zgolj v litrskem »kriglu«, in to za 11.30 marke.



Pozdrav iz Münchna

ki smo si hoteli ogledati kulturne znamenitosti (predvsem bogato okrašene cerkve), kot tisti(e), ki so se podali v zapravljanje mark, v prešteviline nakupovalne centre. Organizirano kosilo, ki je zaradi postrežbe v slovenskem jeziku minilo v domačem vzdušju, nam je tako pomenilo kar pravi počitek pred »burnim« nadaljevanjem dneva.

Še preden smo prispeli na znameniti Terezijin travnik, kot se prizorišču

Ko je bilo najlepše, pa je sledilo slovo. Dogovorjeni čas odhoda (ob enajsti uri) se je hitro bližal in težko se je bilo ločiti od priborjenega sedeža v šotoru. Mukotrpna, večurna vožnja z avtobusom proti domu, je po takem »napornem« dnevu minila le še ob spanju večine.

Zdenko Lorber

Pohod na Krn

V okviru planinske sekcije OO Ljubljana je bil septembra organiziran dvodnevni pohod na Krn. Udeležilo se ga je dvanajst članov. Organizacija in vodenje sta bila zaupana izkušenima gorskima vodnikoma Branku Tepini in Zdravku Zajcu.

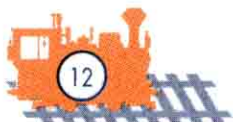


Po slikoviti vožnji ob reki Soči smo prispeli do našega izhodišča, Lepene. V zelo neprijetnem vremenu smo se odpravili na pot proti Krnskim jezerom (1385 metrov), kjer smo imeli krajši počitek. Nato smo pot nadaljevali v deževnem vremenu proti Krnu. Ker na takih napornih turah prihaja do raznih prigradov in nezgod, se je tudi tokrat pokazalo, da med nami vlada planinska solidarnost. Zaradi slabega vremena smo pohod na vrh preložili na zgodnjo jutranjo uro naslednjega dne. Po prijetnem večeru v Gomiščkovem zavetišču (2210 metrov) smo se odpravili k počitku. Naslednje jutro smo že zgodaj zavzeli vrh Krna – 2245 metrov, in opravili slavnostni obred – krst. Vreme je bilo čudovito, pravo nasprotje prejšnjega dne, jasno, sončno, z lepo vidljivostjo. Pot smo nadaljevali mimo Bogatina do koč nad Bogatinom (1513 metrov), kjer smo si nekoliko odpočili. Na poti smo si imeli priložnost ogledati ostanke iz prve svetovne vojne, bodisi utrdbe, zgradbe ali ostanke orožja. Po okrepčilu smo krenili v dolino, do izvira Savice. Zanimivo je bilo, da se je nekomu povečala teža nahrbtnika. Vzrok je bil ugotovljen šele na vlaku. Opeka!

Po prihodu v Ljubljano smo se dogovorili, da se kmalu spet dobimo. Bilo je res lepo.

Planinski pozdrav.

Milan Rebič



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.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.000 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Masarykova 8,
1000 Ljubljana.
061/313-424; ŽAT (06129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarife št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenije, Masarykova 8, Ljubljana z dne 10. 06. 1998
naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za
katere se plačuje 5 % davek od prometa proizvodov.



V prihodnji številki boste
lahko prebrali

- Ekskluzivni intervju z
dr. Slavkom Hanželom –
državnim sekretarjem za
železnico na Ministrstvu za
promet in zveze
- Kritična obravnava načina,
sprejemanja spornih
odločitev nadzornega sveta
SŽ, v zadnjem obdobju.

Budnik



KRADEL LOKOMOTIVE IN VLAKE

V angleškem mestu Chester sodijo mestnemu nadzorniku železnice, 43 letnemu Barryju Dalyju, zaradi čisto posebnega zločina. Barry je namreč kradel lokomotive in cele kompozicije vagonov ter jih prodajal zbirateljem. Nenavadne kraje mu je omogočilo delovno mesto, saj je bil kot nadzornik povsem samostojen in nihče ni nadzoroval njegovega dela. Ko so pred dvema letoma pričeli privatizacijo Britanskih železnic, je imel spretni Barry še več možnosti za krajo, saj novi lastniki niso imeli pregleda nad dejanskim številom vlakov. Doslej so dokazali, da je od januarja 1996 do januarja letos ukradel tri lokomotive, šest potniških vagonov razreda mark 11, ter 30 tovornih vagonov za prevoz rib in tekočin. Koliko denarja je zaslužil s prodajo, ni znano, znano pa je, da je bil med njegovimi najboljšimi strankami glasbeni producent Pete Waterman, ki ima zasebni muzej lokomotiv in vlakov.

povzeto po tedniku Demokracija

Malo za šalo, malo za res

Najbolj nevaren je tisti bermudski trikotnik, ki ga pokrivajo bermuda hlače.

Programi ministrstva za finance so znani: namakanje, ožemanje, sušenje.

Kdor se poti pri juhi, je zdrav.

Kdor se poti pri tabletah, je bolan.

Kdor se poti pri seksu, je star.

Kdor se poti pri delu, je nor.

Mnogi so ugotovili, da je mogoče madeže na preteklosti očistiti s slinjenjem na pravem mestu.

Politiki so krojači naše usode. Večina nas nosi poceni konfekcijo.

O tem, da so ljudje premalo odkriti, je nesmiselno govoriti na nudistični plaži.

Tekači na sto metrov svetujejo maratoncem, kako priti do cilja.

Uspešen moški ve, kaj hoče. Uspešnejši moški ve, kaj ženske hočejo.

Ženske s preteklostjo imajo najrajši moške s prihodnostjo.

Bojim se, da sem praznoveren. Verjamem v našo oblast.

Eugen Jurič