



Budnik

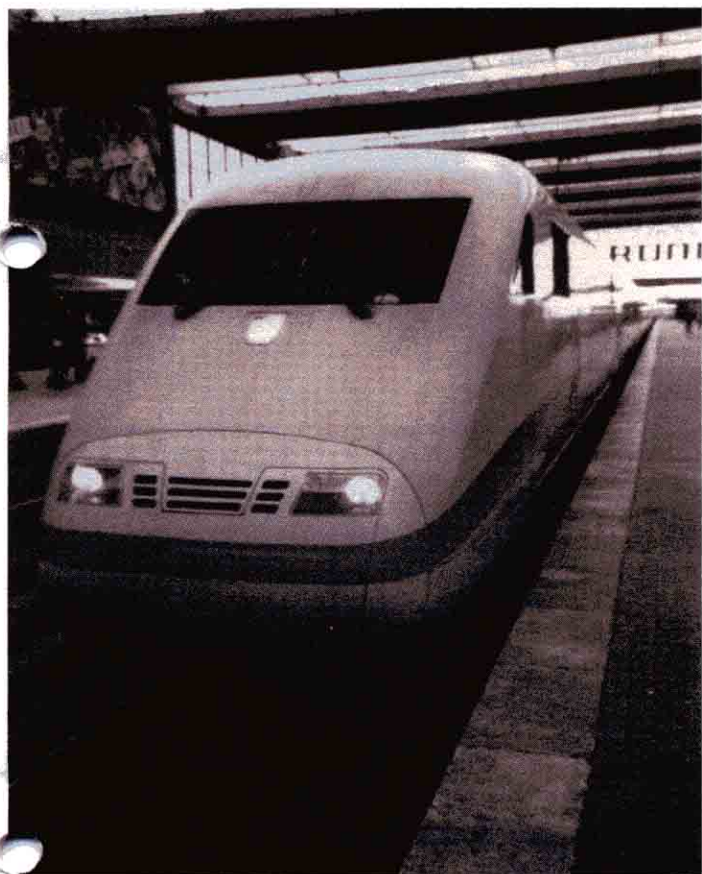


december

ISSN 1408-7405

8-9/1998

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



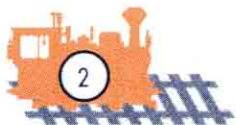
*Želimo Vam
vesele praznike in
srečno ter
uspeha polno
novo leto
1999*

VABLJENI!

NA SVEČANO AKADEMIJO V POČASTITEV 10. OBLETNICE PRVE STAVKE
IN USTANOVITVE SINDIKATA SSSLO, KI BO V LJUBLJANI,
30. JANUARJA 1999 OB 12. URI V FESTIVALNI DVORANI.

IZ TE ŠTEVILKE





Iz urednikove beležke

10. OBLETNICA STAVKE IN USTANOVITVE SINDIKATA SSSLO

Blíža se 30. januar, ko bomo s svečano akademijo obeležili deseto obletnico stavke in ustanovitve Sindikata strojevodij Slovenije. Prireditve bo potekala v festivalni dvorani v Ljubljani, nanjo pa ste skupaj s svojimi partnerji vabljeni vsi člani sindikata. Prireditveni odbor se izjemno trudi, da bi prireditve uspela, in nam tako vlila dodatno samozaupanje, ter občutek pripadnosti sin-

dikatu, ki je v preteklih desetih letih oral ledino sindikalizma, ne samo v Sloveniji. Tudi zato bo prireditve potekala na takšni ravni, kot se sindikatu s takšno reputacijo, tudi spodobi. Res da bo prireditve v takšnem obsegu, na takšni lokaciji, in s predvideno pogostitvijo povabljenih, terjala določena sredstva, toda kratko, a izjemno bogato zgodovino našega sindikata, je

vredno počastiti na slovesen način. Ni odveč govoriti, da nas bodo drugi cenili samo toliko, kolikor se bomo znali ceniti sami. In člani sindikata strojevodij Slovenije smo v teh letih dokazali, da imamo svojo ceno, in da se po organizacijski ter kadrovske sestavi lahko kosamo, s katerikoli sindikatom v Sloveniji.

NEKOREKTNOST PREDVOLILNE KAMPANJE

V času pred volitvami v svet delavcev smo bili neprijetno presenečeni nad stališči in potezami, ki jih je ubral Sindikat vlakovnih odpravnikov. V časopisu PROMETNIK, s katerim nagovarjajo svoje članstvo, so namreč z objavo kar nekaj neargumentiranih dejstev, in kritik kar počez, skušali na nekorekten način vplivati na svojo volilno bazo. Ker redno spremljam izdajo vsega sindikalnega tiska znotraj SZ vsem, da se časopis PROMETNIK (ki se je vsebinsko in oblikovno okreplil – za kar velja ustvarjalcem izreči vse čestitke), v zadnjih številkah ni kritično opredeljeval do odločitev, sprejetih na svetu delavcev. To mi poraja dodaten sum, da so bili ti nizki udarci, tempirani zgolj na čas volitev v svet delavcev, oziroma le v predvolilne namene. In kaj očitajo prometniki? Predvsem skušajo ustvariti vtis, da svet delavcev v svojem mandatu ni storil nič oziroma malo, da vlada znotraj sveta enoumje, in da se gredo posamezniki nekakšen sindikalno politični elitizem, ko naj bi peščica odločala o vsem. Kot dokaz avtentičnosti pričujočih kritik, so opravili telefonsko anketo ocene dela sveta delavcev, in dobili, seveda za avtorje ankete, zadovoljive odgovore.

V Budniku z obžalovanjem sprejemamo tak način pisanja, kjer je mogoče z destruktivnimi stališči, naperjenimi drugim, graditi lastno sindikalno držo. V našem glasilu bomo še naprej spremljali aktivnosti sveta delavcev tako, kot smo to počeli do sedaj (da omenim samo poročila s sej, ki jih je svet delavcev organiziral ob obisku nemških in avstrijskih sindikalistov). To ne pomeni, da ne bi kritično obravnavali dela tega organa. Zagotovo pa ne bomo neargumentirano negirali dela tega organa, zgolj za ceno imidža lastnega sindikata, tik pred volitvami.

PROMETNIK
GLASILO SINDIKATA VLAKOVNIH ODPRAVNIKOV SLOVENIJE
LETO IV, št. 12 NOVEMBER 96

NISMO SLEPI TIR
Proga
Trebšje - Novo Mesto - Metlika
Postaje in ljudi smo obiskali tudi z namenom, da se pri našem prizidevanju za boljše delovne pogoje seznanimo z realnim stanjem ter tako skušamo kar po najboljših močeh vplivati na izboljšanje razmer.

Prišli, nekajkrat dvignili roke in odšli
Podpis kot znak fizične prisotnosti seveda ni izostal
Ja, tako je bilo na zadnji seji sveta delavcev. Potekala je zelo umirjeno, kajti potjevali so se sliki, ki so bile že vnaprej dogovorjene za veliko večino članov sveta in o njih se ne sme drugače glasovati, če tako ukažejo šefi. In ukazali so. Zato so člani sveta med zasедanjem le gledali in dvigovali roke. Zanimivo, pri tem nikogar ni pekla vest!
Dnevni red, ki je imel pet točk je bil izbran, verjeti ali ne, v 14 minutah (v zapisniku zapisano 30). Rekli bi, ne to ni enoumje. Kaj pa je potem?
Res je, takšen je sedanj svet delavcev, kakšen pa bo naslednji, je odvisno predvsem od vas spoštovani bralci!

Sklep Sveta delavcev o zmanjšanju števila članov
z 6 na 4 v SP Ljubljana in dodelitev teh mest Sekciji SZ Ekspres (142 delavcev) ter Kontejnerskem terminalu (44 delavcev), vsega skupaj torej manj kot dvesto delavcev kaže na to, da si nekateri poskušajo ustvariti zaprt krog, ki bo deloval samo zase. Ta sklep je bil sprejet po predhodnem dogovoru s sindikati, ki imajo svoje predstavnike v Svetu delavcev. Tega dogovora niti slučajno ni podpisal Sindikat vlakovnih odpravnikov. Čudimo se, da sta takšen dogovor podpisala Sindikat železničarjev (Albert Pavlič) in Sindikat transporta (Jože Pavšek) saj gre tak sklep tudi v njihovo direktno škodo.

ANKETA
4. Ali ste zadovoljni z dosedanjim delom Sveta delavcev?
da, ja, naredi več 14%
ne, ne zadovoljen 86%
moj zadovoljiv 10%
zadovoljen 17%

PERIODIČNI IZPITI
Tudi o strokovnosti in primernosti predavateljev, šolskih učiteljev, je bilo veliko govora. Usposobljenost je teh naj bi se spravila na višji nivo. Stran 6

Kjer je volja in znanje, je tudi prava pot

Sporna številka »PROMETNIKA«



Spoštovani kolegice in kolegi!

V negotovosti decemberskih dni, natančno pred desetimi leti, vzdušje med železničarji ni bilo prav nič praznično, saj se je bližal 27. december in s tem prva organizirana stavka strojnega osebja, s tem da nihče ni vedel, kako se bo vse skupaj končalo.

Zato pa danes po desetih letih lahko železničarji v teh prednovoletnih časih, ki so še sami po sebi nekaj posebnega, praznujemo še svoje obletnice.

Veliko simbolike je v teh dneh.

Tako praznujemo božič, kot rojstvo upanja, dan samostojnosti, kot rojstvo nove, naše države. Mi pa še rojstvo novega našega sindikata, saj je bila ta stavka temelj za njegovo ustanovitev. Nesporno pa je ta 27. december pomemben mejnik za vse železničarje, saj po njem nič več ni bilo tako kot prej. Zato moja globoka zahvala vsem stavkajočim, še posebej pa stavkovnim odborom, saj so njihovi člani postavili na kocko tudi osebno eksistenco.

Tako se v teh dne člani sindikata s ponosom spomijamo prehojene poti. Ta je bila težka, polna pasti, predvsem pa uspešna, saj je naš sindikat prižgal baklo sindikalnemu gibanju, prispeval pomemben delež k demokratizaciji družbe, predvsem pa bil aktiven udeleženec osamosvojitvenih procesov, ki so ustvarili našo državo Slovenijo.

Zato Vas že danes vabim na posebno slovesnost, ki bo 30. januarja prihodnje leto v Festivalni dvorani, na kateri bomo dostojno proslavili prehojenih 10 let.

V želji, da bi še naprej uspešno zastopali barve našega sindikata, želim Vam in Vašim najbližjim, vesele božične praznike ter vse najboljše v prihajajočem letu 1999.

Slavko Kmetič





PRIČENJA SE OBDOBJE BOJEVANJA ZA SPREMEMBE KPDPŽ

Zimski meseci so kot ponavadi namenjeni pripravam izhodišč za spremembe kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa. Upoštevati je namreč potrebno rok, in pričeti s spremembami in dopolnitvami najmanj tri mesece pred iztekom veljavnosti, ki je 31. marca 1999. Pogajalska izhodišča je na svoji zadnji seji obravnaval tudi glavni odbor našega sindikata. Sprejeta je bila odločitev, da bosta barve našega sindikata v okviru pogajalske skupine, zastopala Drago Torej in Silvo

Berdajs. Razprava na temo sprememb tarifnega dela je pokazala, da bo pri pogajanjih o višini izhodiščne osnove potrebno vztrajati, da se sedanji trend razvrednotenja »enke« odločno zaustavi. Statistični prikaz izhodiščnih plač v Sloveniji (kjer smo na repu), inflacija, predstoječa uvedba davka na dodano vrednost, ter nenazadnje pritisk članstva, so razlogi, da v predstojecih pogajanjih dosežemo ceno dela, ki nas bo postavila na pravo mesto v družbi.

V PRETEKLEM MESECU STAVKE V EU OHROMILE ŽELEZNIŠKI PROMET

S stavko v šestih državah EU (Grčija, Belgija, Španija, Francija, Portugalska, Luksemburg) so železničarji ob koncu prejšnje meseca protestirali proti predlogom bruseljske komisije, ki naj bi svetu prometnih ministrov predlagala vrsto ukrepov za okrepitev konkurence v tovornem prometu. V palači Breydel se zavzemajo za razmejitev med infrastrukturnimi dejavnostmi (gradnja in vzdrževanje prog) in izkoriščanjem železnic, potem za delno sprostitev tovornega prometa, ki bi najprej zajela pet odstotkov, v naslednjih desetih letih pa kar četrtno prevoza in slednjic za podelitev licenc podjetjem, ki nimajo lastnih ali najetih prog. Ali, enostavneje, katerokoli prevoznisko podjetje bi lahko opravljalo vse vrste prevozov na celotnem železniškem omrežju v Uniji. V komisiji so že ob pripravi stavke železničarjev pojasnili, da si z napovedanimi ukrepi prizadevajo predvsem okrepiti konkurenco in vzpodbuditi prevoz po železnici, na kateri je delež prepeljanega tovora v letih 1970 - 1996 zdrsnil od 32 na 14 odstotkov potniški promet pa se je zmanjšal z 10 na 6 odstotkov, to pa je v poldrugem desetletju povzročilo izgubo pol milijona delovnih mest.

»Napočil je čas odločitve, je v izjavi posvaril evropski komisar za promet Neil Kinnock«, prepričan, da morajo članice Unije uveljaviti odločne ukrepe za povečanje prometa. Kajti če bi se neugodni premiki nadaljevali, utegne železniški prevoz na obsežnem območju EU izginiti že leta 2012.

Sindikati so, kajpak, nasprotnega mnenja. Stavko so razglasili, ker so železi pravočasno opozorili ministre, da bi privolitev v predloge komisije povzročila odpuščanje delavcev, zmanjšanje števila vlakov ali celo opuščanje nerentabilnih prog, rahljanje varnostnih norm in okrepila konkurenco na najdonosnejših in zato pogosto zasičenih prometnicah. Od petnajstih članic Unije so argumentom železničarjem voljni zaenkrat prisluhniti predvsem v Belgiji in Franciji.

TOKRAT NE BO ŠLO PO DOMAČE!

Tako je bil naslovljen članek v Dnevniku, s katerim je avtor slikovito ponazoril način sprejemanja najugodnejšega ponudnika za izgradnjo proge Puconci - Hodoš.

Neizbran izvajalec - Rudis je naročniku (Slovenskim železnicam), med drugim očital kršenje zakona o javnih naročilih, in kršenje razpisnih pogojev. Republiška revizijska komisija je zahtevo po reviziji birnega postopka spoštovala, in izdala odločbo o neveljavnosti sklepa glede izbire podjetja SCT in njegovih partnerjev, kot najugodnejšega ponudnika. Naročnik mora ponovno preučiti vse ponudbe, ki so prispele na natečaj in še enkrat izbrati najugodnejšo med njimi. Izvajalska skupina SCT je namreč na natečaju najprej določila ceno 14.4 milijarde tolarjev, nato pa jo je brez pojasnila s kar 25. odstotnim popustom ponudila kot najugodnejšo. S tem je naročnik druge ponudnike diskriminiral, saj Zakon o javnih naročilih od njega terja, da neobičajno nizke cene drugih ponudnikov preveri. Zato revizijska komisija naročniku nalaga ponovno preverjanje, ne le iz formalnih razlogov, temveč tudi zaradi bojazni pred že dokaj razširjeno navado, ponudnik na natečaju uspe z nekoliko nižjo ceno, z dopolnili k pogodbi pa doseže tisto pravo, največkrat dobičkonosno.

Revizijska komisija tudi ni sprejela predloga SŽ, da postopek revizije ne bi zadržal uresničitve sklepa naročnika o prvotni izbiri najugodnejšega izvajalca. V obrazložitvi svojega sklepa komisija ugotavlja, da za zamudo pri gradnji omenjene železniške povezave, ni kriva pritožba neizbranih ponudnikov, pač pa naročnik, torej SŽ, ker ni upošteval določil Zakona o javnih naročilih.

Zdenko Lorber



EVROPSKI SOCIALNI MODEL – SOCIALNI DIALOG, Dunaj, 9.-10. 11. 1998.

V okviru Avstrijskega predsednikovanja Evropski Uniji, je bila v novembru na Dunaju organizirana konferenca na temo: **Evropski socialni model – Socialni dialog**.

Že dejstvo, da je bila na to temo organizirana konferenca, katere se je udeležilo 340 vabljenih predstavnikov socialnih partnerjev držav članic EU, vabljeni pa smo bili tudi predstavniki petih držav kandidatov za priključitev k EU, kaže na to, da se v okviru EU z veliko pozornostjo in energijo posvečajo socialnemu partnerstvu. Da je temu res tako, je bilo mogoče razbrati tudi iz konferenčnega gradiva, ki je zastavljalo vprašanja in ponujalo odgovore ter primerjave, predvsem na naslednje:

- Na kakšen način lahko socialni dialog prispeva k gospodarski rasti, konkurenčnosti, zaposlovanju in spodbujanju evropskih socialnih standardov.
- katerim izzivom bo evropski socialni model izpostavljen.
- Na kakšen način bi lahko izkoristili izzive v spremenjenih pogojih – EU namreč prevzema nase področje monetarne politike in oblikovanje proračuna, državam članicam pa ostaja le še oblikovanje politike plač in konkurenčnost gospodarstva.
- Kateri koraki bodo potrebni zaradi širitve EU, kako naj se socialni dialog med novimi, in z novimi pristopniki razvija.
- Kako pomagati pri razvijanju socialnega dialoga novopristopnih držav.

Skupni imenovalec vseh razpravljavcev je bil izražen v pričanju, da je socialno partnerstvo nujno, da je evropski socialni model Evropo pripeljal do takšne stopnje razvoja, da je konkurenčna v svetu, da se je Azijski model izkazal za slabega, kar je razvidno tudi iz negativnih gospodarskih gibanj, in da je potrebno iskati nove možnosti znotraj obstoječega evropskega socialnega dela.

Povzel bi samo nekaj mnenj eminentnih razpravljavcev.

Rudolf Edlinger, zvezni minister za finance – Avstrija:

»Finančna in monetarna politika ne obstajata zato, da bi bili sami sebi namen. Državljanom morata služiti za zagotavljanje socialnega statusa, ki ga politika lahko zastopa. Kapitalu so se obremenitve v zadnjih desetih letih zmanjšale za 10 odstotkov, obremenitve dela pa so se v istem razdobju povečale za 7 odstotkov. Razmerje, ki je nastalo, politično ne moremo zastopati, zato je potrebno obremenitve pravičnejše porazdeliti. Ne moremo in ne smemo zastopati prenosa Azijskega socialnega sistema«.

Padraig Flynn, evropski komisar za področje zaposlovanja delovno zakonodajo in socialna vprašanja. »Globalizacija je prinesla tako hitre, obsežne, in globoke spremembe, kot jih nismo nikoli pričakovali. Socialni partnerji morajo sodelovati pri razreševanju krize, in z doseženim dogovorom prispevati k razrešitvi«.

Lutz Hoffmann, inštitut za raziskave v gospodarstvu – Nemčija:

»V resnici ne obstaja povsem enoten evropski socialni model. Poznamo Anglosaškega, Skandinavskega, centralno evropskega in mešanico podjetniških in državnih zavarovanj, ki se uporablja v južnih predelih Evrope.

Ko govorimo o evropskem socialnem modelu, imamo v mislih skandinavskega in centralno evropskega, za katere je značilno da zagotavljajo zavarovanje delovnega mesta, zavarovanje za starost, zavarovanje v primeru brezposelnosti, zdravstveno zavarovanje in izobraževanje.

Zanimivo je, da ni povsem direktne povezave med bruto družbenim proizvodom in kvaliteto življenja (Japonska, Azija). Pomembno pa je tudi, da se na podlagi kratkoročnih rezultatov ne sprejemajo empirični zaključki. Da je to lahko zavajajoče, dokazujejo negativna gibanja iz japonskega gospodarstva in »azijskih tigrov«.

Pomembno je tudi, da evropski socialni model ni dražji od ameriškega, kar pa ne pomeni, da ni potreben izboljšav. **(Zmanjšati razliko med pokojninami in povečati solidarnost)**«

Liisa Jaakonsaari, ministrica za delo in socialo – Finska:

»Davke, zbrane kot posledica povečane konjunkturo je potrebno prihraniti, in ob nižjih konjunkturi uporabiti za reševanje problemov, ki jih prinaša brezposelnost. Azija nam ni nevarna kot smo najprej mislili in se bali. Sedaj je postala trg za investicije in robo iz EU«.

Hermann Andres, državni sekretar ministrstva za delo in socialo – Nemčija:

»Po zlomu komunizma sta se v EU jasno pokazala dva kapitalistična sistema:

Angleški – uspešen posameznik, hiter dobiček

Porenski – z veliki konsenzom socialnih partnerjev misliti na bodočnost (uspeh celotne družbe, dobiček na dolgi rok)..

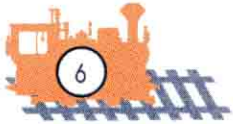
Ob primerjavah z Združenimi državami Amerike vsi pozabljajo, da bi se odstotek brezposelnosti dvignil za 20 odstotkov, če bi k brezposelnim šteli tudi zapornike, ki jih je seveda potrebno vzdrževati.

Glavne teme v letu 1999, ko bodo Nemci predsedovali EU so: brezposelnost, socialni standardi – socialni dialog na nivoju koncerna in širitev EU ter denarna unija«.

Georges Jakobs, združenje industrije iz delodajalskih zvez (UNICE):

»Država mora pripraviti izboljšano okolje za sposobno podjetje:

- znižati stroške javne porabe,
- država se ne sme vtikati v delovanje podjetja,
- vzpodbujati mora fleksibilnost,



Za nov zagon gospodarstva so odločilni trije faktorji: prestrukturiranje, zavedanje, da ni hitrih rešitev, in vključevanje podjetij v oblikovanje politike.

Pri pogajanjih za tarifne priloge kolektivnih pogodb je potrebno vedeti, da na posamezna podjetja vpliva:

- plača: stroški plače morajo ustrezati produktivnosti,
- pogoji dela: najti ravnotežje med fleksibilnostjo in varnostjo,
- sedanje stanje: obstoječe kolektivne pogodbe so preveč toge, ne dopuščajo fleksibilnosti v zadostni meri. Toge sindikaliste zamenjati!!!?

Fritz Verzetnitsch, Evropska sindikalna zveza:

»Preden je razpadel azijski trg delovne sile, so vsi trdili da evropski socialni model ni dober, sedaj pa vsi ugotavljajo, da je azijskemu ravno evropska varnost oziroma zavarovanje manjkalo.

Rešitev brezposelnosti ob izboljšanju kvalitete življenja je potrebno iskati v skrajševanju delovnega časa. Nizozemsko gospodarstvo se upira 32 urnemu delavniku. Povečanje starostne meje za upokožitev je neproduktivno. Kam in kako s tistimi, ki so prestari za trg delovne sile, in premladi za upokožitev. Socialno partnerstvo in dialog sta nujna za reševanje tako kompleksnih problemov.

Anton Pelinka, inštitut za raziskovanje konfliktov – Avstrija:

»Ne glede na to, da se tudi v anglosaškem področju ugotovili potrebnost socialnega dialoga, trdim, da je centralizirani model socialnega partnerstva, uspešen za vse partnerje, prav tako pa

tudi cenejši. Socialno partnerstvo je mogoče le, če je uravnoteženo.

Jan Lapeyre, Evropska sindikalna zveza:

»Vsem, ki trdijo da gospodarstvo in trg brez politike lahko najlažje delujeta, je ravno razpad ruskega in azijskega trga dokazal, da temu ni tako. Kako razložiti delavcem iz teh držav, zakaj jih je doletela kriza, ko pa za njo sami niso nič krivi...

Bodimo ponosni, da naš evropski sistem ni primerljiv z ameriškim asocijalnim sistemom. Evropa (EU) mora postati pandam Ameriki. Da bi to postala, moramo voditi skupno industrijsko politik, znatnost... Menedžerji v Veliki Britaniji so imeli v letu 1996, glede na leto 1995, za 16 odstotkov večje plače, delojemalci pa samo za 4,5 odstotka, pa vendar so govorili da je rast plač delavcev prevelika...

Socialni dialog sam po sebi ne rešuje problemov, zagotavlja pa možnosti. Pogoji pa je, da so socialni partnerji odgovorni in enakopravni, seveda ob upoštevanju socialne karte iz leta 1989.

Povedati moram še to, da sem bil tudi sam med govorniki na tej konferenci, da bom dele nastopa pripravil za naslednjo številko, predvsem pa to, da socialno partnerstvo v EU resno jemljejo in upoštevajo, kar pa za razmere v Sloveniji žal ne moremo trditi.

Drago Torej

Osrednja tema

POGOVOR Z DR. SLAVKOM HANŽELOM, DRŽAVNIM SEKRETARJEM ZA ŽELEZNICO

Teme: Proračun, Zakon o železnici, Zakon o temeljnih varnosti v železniškem prometu...

Kako ocenjujete vladni predlog proračuna 1999, namenjen železnici?

Predlog proračunskih sredstev, namenjen SŽ, v letu 1999 je bilo rečeno skromen. Po predlogu Ministrstva za promet in zveze (MPZ) bi SŽ v letu 1999 potrebovale 33 milijard tolarjev. Toda zaradi predvidene preskromnega priliva sredstev proračuna v letu 1999 je bilo treba stroške omejiti. Pri tem se je težilo k čim manjšemu proračunskemu primanjkljaju, ki ne bi smel presežati 0,8% bruto domačega proizvoda. To

so »na žalost« možnosti naše države, kar se tiče proračunskih odhodkov. Do neke mere je tako stanje razumljivo. Javno-finančni izdatki obsegajo od 45,6 do 46,5 odstotka (obdobje 1992-1997) bruto družbenega proizvoda. Približno polovico vseh teh izdatkov sestavlja proračunska poraba države, delež pokojninskega zavarovanja je približno 30 odstotkov, delež zdravstvenega zavarovanja 15 odstotkov, 10 odstotkov pa sestavljajo občinski proračuni. To je tudi razlog, da je infrastrukturni projektom namenjeno manj denarja. Od predvidenih

33 milijard sredstev je SŽ namenjenih 25 milijard. Konkretno na področju investicij to pomeni pol manj denarja kot letos (5,3 milijarde letos, 2,3 milijarde pa v letu 1999). Najbolj se bo to občutilo pri (ne)izvajanju remontov prog. Na omenjenem področju investicij tako ne bo mogoče slediti letni dinamiki izvajanja remontov, s katero zamujamo že do sedaj. Po Zakonu o izvajanju proračuna je sicer mogoče s preobremenitvami, to je s še nedoločenimi sredstvi proračuna za leto 2000, začeti nove projekte v letu 1999 in jih plačati v letu 2000.



Vendar to ni rešitev, ker to pomeni zmanjševanje obsega investicij v letu 2000. Možni izhod vidimo v poroštvenem potencialu države, ki bi omogočal najem letnih posojil v višini 10 milijard tolarjev, kar bi ob povečanem proračunskem znesku investicij v letu 2000 omogočalo izvajanje sprememb in dopolnitev Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture. Ta predlog podpira tudi matični parlamentarni odbor za infrastrukturo in okolje DZ.

Obeta se nam nov Zakon o železnici. Kdaj je moč pričakovati njegov sprejem v državnem zboru?

Do sedaj so bile v državni zbor (DZ) vložene tri inačice novega zakona o železnici. Prvi predlog je s strani socialdemokratske stranke vložil Franc Pukšič, drugega pa Janez Janša s skupino sodelavcev. Dolej je državni zbor obravnaval predlog g. Franca Pukšiča in ga zavrnil. Drugi predlog je uvrščen na dnevni red 10. seje državnega zbora, stališče parlamentarnega odbora za infrastrukturo in okolje je bilo do obeh navedenih predlogov odklonilno. Vlada je istoimenski zakon predložila državnemu zboru kot tretjga. Vladni predlog navedenega zakona je uvrščen na dnevni red 11. seje DZ.

Ali je vlada prvotno besedilo tega zakona kaj popravljala?

Zaradi pripomb, ki jih ima k navedenemu zakonu pravna služba državnega zbora, je vlada v zadnjem kvartalu tega leta posredovala državnemu zboru obširno obrazložitev vsebine zakona, ki vključuje med drugim tudi določila smernic Evropske zveze (EZ) in reorganizacijo Slovenskih železnic, d.d. Ne glede na navedeno pa bo treba obstoječe besedilo dopolniti predvsem z vidika usklajevanja naše zakonodaje z zakonodajo EZ. Tako bo v zakon treba vključiti bistvene sestavine vseh smernic EZ s področja železnic, kot so smernice, ki določajo prost pristop do železniške infrastrukture, zaračunavanje uporabnine za železniško infrastrukturo, itd. V pogajanjih z EZ bi bilo treba za uveljavitev določil

smernic zagotoviti prehodno obdobje, v katerem bi se SŽ usposobile za recipročne storitve pri prevozu blaga in potnikov.

V obstoječem predlogu Zakona o železnici se besedilo v kar treh točkah dotika področja urejanja stavke. S sindikalnega stališča je to seveda hudo sporna zadeva. Zakaj je bilo sploh treba v tak zakon vnašati omenjeno določbo o stavkah in zakaj tako ostro?

Za evropsko naravnano splošno določilo o stavkah bi bilo treba pripraviti nov zakon. To področje je v pristojnosti Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve. Glede na to, da obstoječi zakon ni povsem usklajen s tovrstno evropsko zakonodajo, nov pa še ni pripravljen, smo na Ministrstvu za promet in zveze to problematiko uvrstili v področno zakonodajo.

Verjamem, da je del določil o stavki v predlogu zakona, gledano iz zornega kota sindikata, prezahteven. Vendar, če pogledamo urejenost na tem področju v državah EZ, lahko ugotovimo nekaj splošnih dejstev: stavka, bodisi zakonita ali nezakonita (kar pri nas ni dosledno opredeljeno), ni plačana; do stavke ne more priti, dokler obravnava zahtev ene in druge strani ne pride do točke, kjer na primer kolektivna – tarifna pogodba ne velja več in obe strani ugotovita, da ni možnosti za dosego sporazuma.

Delodajalci in delojemalci (to ni primer zgolj na železnici) se premalo zavedamo, da je interes obeh skupin doseči kompromis, ki bi omogočil, da se interesi vpletenih čim bolj približajo. Seveda pa se je za to treba potruditi in pri tem upoštevati dejanske možnosti. Na koncu se vedno najde kompromis. Nikoli obe strani ne dosežeta tistega, kar sta si zastavili za cilj.

Podobno kot obravnava stavkovna določila zakon o železniškem prometu, so opredeljena tudi v pravnih aktih držav EZ, ki so vsi vsebinsko naravnani tako, da do stavke sploh ne bi prišlo. Lahko bi naštel kar nekaj držav, kjer so stavke zelo redke. To pa ne pomeni, da se delojemalci ne trudijo za izboljšanje svojega položaja. To pomeni samo to, da so zadeve pravno formalno

ustrezno urejene, tako da ne omejujejo delavcem pravice do stavke. Tak je tudi predlog v navedenem zakonu. Poudariti želim, da je treba vložiti več truda v usklajevanje stališč in potreb ene in druge strani, še zlasti pri nas, kjer je strošek dela med stavko plačan. Po drugi strani pa kljub povrnitvi škode zaradi med stavko neopravljenega dela stavka omaja ugled podjetja pri komitentih. Upoštevati je namreč treba, da imamo v avstrijskih, hrvaških in madžarskih železnicah močnega konkurenta na področju opravljanja prometa po petem in desetem železniškem koridorju.

Zakon o železnici predvideva ustanovitev direkcije. Po neuradnih podatkih naj bi ta imela sedež v Mariboru. Kako je s tem?

Možno je, da bo sedež direkcije za železniški promet na Štajerskem.

Direkcija bo predlogu v zakonu opravljala strokovno tehnične in nekatere upravne naloge s področja graditve, modernizacije, vzdrževanja in uporabe javne železniške infrastrukture ter izvajanja javnih gospodarskih služb s področja železniškega prometa. V navedeni sklop nalog sodijo tudi financiranje javnih gospodarskih služb, kontrola porabe sredstev, zaračunavanje uporabnine javne železniške infrastrukture, izvajanje postopkov za izbiro koncesionarja na področju prevoznih storitev, usklajevanje voznih redov in njihovo potrjevanje, izdelava strokovnih podlag za plane graditev, modernizacije, vzdrževanja in razvoja železniške infrastrukture, poleg drugih obveznosti, ki jih podrobneje določa besedilo zakona.

Spremenil se bo tudi način plačevanja subvencij, ki jih proračun namerja železnici. V okviru EZ namreč subvencioniranja ne bo več. Bodo pa te storitve dogovorjene s posebno pogodbo, ki jo bo operater sklepal z direkcijo.

Ena od pomembnih postavk novega Zakona o železnici je tudi reorganizacija. Zakon sicer reorganizacije ne precizira podrobno, ker bodo to urejali podzakonski akti.





Toda vseeno bi vas v tej zvezi vprašal, kakšen je namen drobitve sistema na potniški in tovorni promet?

V zakonu so bile te zadeve namerno bolj splošno napisane, da ne bi bilo treba vanj posegati vsakič, ko bi prišlo do kakšne spremembe. Na tak način je tudi omogočeno, da se SŽ lahko tekoče razvijajo, v skladu s potrebnim zagotavljanjem kvalitetnih transportnih storitev. Ali se bodo SŽ razdelile na primer na 10 samostojnih podjetij ali v sklopu holdinga – na dve podjetji – je predvsem zadeva neke skladnosti, ki je odvisna od načina uveljavljanja na prometnem trgu, potreb trga in dejanskih koristi, ki morajo izhajati iz take reorganizacije. Ko smo proučevali izkušnje drugih, že reorganiziranih železnic, smo ugotovili, da je to predvsem proces, ki je tržno naraven in v katerega je treba tvorno vključiti vse zaposlene, ker morajo prav ti spoznati smisel in potrebo uvajanja reorganizacije podjetja. Kako se sedaj reorganizirati? Če se ozremo po drugih železniških upravah, je pri njih v teku reorganizacija železniških podjetij, ki naj bi prispevala k večji uveljavitvi podjetja na prometnem trgu. Ta reorganizacija vključuje tudi delitev prometa od infrastrukture ter ponekod tudi delitev prometa na potniški in blagovni del. Za katero od variant delitve prometa (potniški – tovorni, potniški – primestni – mednarodni itd.) se bomo odločili, je odvisno od ekonomsko utemeljenih strokovnih ugotovitev, ki so v zaključni fazi izdelave. Potrebna in upravičena je ekonomsko utemeljena postopna reorganizacija sistema SŽ, kot jo zahtevajo tudi smernice EZ. Pri tem je prav, da tudi sindikati prispevajo svoj delež, tako pri zasnovi predvidene reorganizacije SŽ kot tudi pri objektivnem seznanjanju zaposlenih z njeno vsebino.

Če vas prav razumem, puščate vrata za kakršne koli delitve za zdaj še odprta?

Tako je. Opcije so še v celoti odprte. Vsekakor pa je treba vmesni čas (do sprejema zakona in priprave podzakonskih aktov) dobro izkoristiti. Tako da bo pred-

lagana reorganizacija ciljno usmerjena in da bo predstavljala sozvočje vseh, ki se bodo zanjo odločili. Ljudje se morajo s tem, kar bo predlagano, identificirati. Če tega ne bo, bo zastavljene cilje težko dosegati. Nasploh pa si ne moremo privoščiti preveč eksperimentiranja. Treba je uporabiti in graditi na tem, kar je že uveljavljeno in preizkušeno.

Drugi pomemben zakon, ki ga čakamo že vrsto let, je Zakon o temeljnih varnosti v železniškem prometu (ZVZP). Kdaj lahko računamo na njegovo uveljavitev?

Ta zakon je obravnaval že državni zbor v prejšnji sestavi. Vendar tega zakona ni uvrstil na dnevni red za drugo obravnavo. Vmes je zakon doživel vrsto pripomb, tudi s strani sindikatov, tako da smo se po tehtni oceni odločili, da na podlagi zaključkov prve obravnave, zaradi preobsežnega števila pripomb in popravkov, za drugo obravnavo tega zakona državnemu zboru pripravimo nov predlog. Vloženo je bilo veliko truda, tudi s strani strokovne službe državnega zbora, da je vlada RS ta kvalitetno pripravljeni predlog poslala v obravnavo državnemu zboru in predhodni predlog umaknila. Prečiščeno besedilo zakona je državni zbor RS uvrstil na 11. sejo.

Torej sta za 11. sejo DZ predvidena za obravnavo oba zakona (Zakon o železnici in ZVZP)?

Tako je. Predvidena sta oba, če pa bosta vključena v obravnavo, pa je seveda odvisno od prednostnih nalog DZ RS.

Pri gradnji »madžarske« proge se nam je očitno zapletlo. Zakaj je to tako in ali lahko pričakujemo dokončanje del v predvidenem roku?

Bolje bi sicer bilo, če bi to vprašanje naslovili na investitorja Slovenske železnice, d.d. Ampak, poroštveni zakon je bil sprejet in SŽ so v ključni fazi pogovorov za najetje kredita pri konzorciju domačih bank. Če ne bi bilo pritožbe na izbiro

najugodnejšega ponudnika za izgradnjo tega odseka proge s strani Rudisa, bi gradnjo pričeli že to jesen. Tako pa zaradi njegove pritožbe SŽ ne morejo nadaljevati aktivnosti s tako dinamiko, kot je bilo predvideno. Ker so SŽ pritožbo Rudisa zavrnile, se je ta pritožil na Republiško revizijsko komisijo, ki je izbor najugodnejšega ponudnika razveljavila in naložila SŽ, da za predlaganega izvajalca del, tj. »Konzorcij« SCT, analizira znižanje ponudbe, ki jo je ta »konzorcij« predlagal pred izbiro, namreč s prvotno predlaganih 14,3 milijarde tolarjev na 10,9 milijarde tolarjev, ter na podlagi tega ponovno ovrednoti prispele ponudbe ter izbere najugodnejšega ponudnika. Po oceni bo celotni postopek končan, najpozneje v prvi polovici januarja naslednjega leta. V navedenem mesecu naj bi bila podpisana tudi pogodba z izbranim izvajalcem, ki bo pričel delo na tem odseku zgodaj spomladi 1999. Ta progovni odsek bi naj bil zgrajen do konca leta 2000.

Kako komentirate odločitev italijanske vlade, da namerava za vlaganja v slovensko železniško infrastrukturo investirati 300 milijard lir. Ali so to morebiti kakšne špekulacije?

Menim, da to niso špekulacije. Že ob obisku našega prometnega ministra, Antona Bergauerja v Rimu je bilo rečeno s strani njihovega resornega ministra – da so v italijanskem proračunu 98 predvidena sredstva za železniško povezavo Trst – Ljubljana. Dejstvo je, da bodo ta finančna sredstva dobile italijanske železnice, ki naj bi poskrbele za izvajanje navedenih aktivnosti, bodisi v sklopu moderniziranja obstoječega poteka proge bodisi za izgradnjo hitre proge Trst – Ljubljana. Razumljivo je, da pomeni 300 milijard lir le majhen delež v celotnem sklopu take investicije. Republika Slovenija načrtuje pričetek aktivnosti za izgradnjo hitrih prog predvidoma šele po letu 2003. Naš osnovni srednjeročni cilj je usposobiti obstoječe glavne proge za hitrost do 160 kilometrov na uro.

Pogovarjal se je Zdenko Lorber

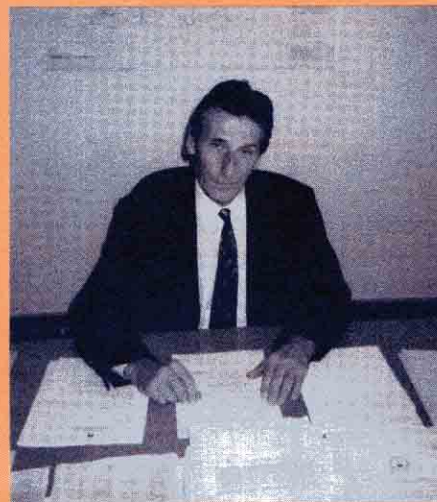


STAVBA MINISTRSTVA ZA PROMET – VTIS MOGOČNE ZUNANJOSTI IN HLADNE NOTRANJOSTI

Tisti, ki boste iskali stavbo MPZ, jo boste, tako kot se je to dogodilo meni, hitro opazili. Tržaška ulica v Ljubljani oziroma njena stranska – Langusova ulica ne skrivata nove, mogočne palače Ministrstva za promet in zveze. V zgradbi poleg njegove »visokosti« ministra za promet in zveze domujejo vse službe in sektorji prometnega ministrstva, direkcije za ceste, letalstvo, sektor za železnice, prometni inšpektorat, itd. Nova stavba, sezidana z sodobnimi materiali (kovina, steklo, beton), s svojim obsegom deluje mogočno, toda sprehod skozi njeno notranjost človeka navdaja s hladnim ob-

čutkom (vgrajeni materiali delujejo hladno).

Sektor za železnice deluje v petem nadstropju, toda za možnost dostopa do njegovih prostorov je potrebno ob ustrezni identifikaciji in opisu namena obiska vratarju, v ogromni avli, dvigniti magnetno kartico, ki ti odpira vrata na prehodih etaže. Le komu je bilo treba nameniti tak način varovanja? Edino, kar mi je bilo v tej stavbi všeč, je bila menza. V prvem nadstropju te stavbe se lahko namreč zaposleni za slabih 500 tolarjev ob ruskem bifeju številnih solat okusno in izdatno namalicaajo.



Predstavitev ločenih mnenj

AKTIVNOSTI PREDSTAVNIKOV DELAVCEV V NADZORNEM SVETU SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Kot najpomembnejši organ sistema, ki opravlja nadzorno funkcijo na SŽ, deluje nadzorni svet, v katerem so poleg predstavnikov, ki jih imenuje vlada RS (Damjan Vrečko – predsednik, dr. Slavko Hanžel, Sergej Thorževsky, Bruno Korelič in dr. Martin Lipičnik), še predstavniki delavcev, ki jih imenuje svet delavcev na SŽ. V tem mandatu so to: Slavko Kmetič, Silvo Berdajs, Albert Pavlič in Jože Pavšek.

Ker širša javnost na železnici nima neposredne možnosti, biti celovito obveščena o delu tega organa, bi zato priložnost podrobno povzel sprejemanje dveh pomemb-

nejših odločitev nadzornega sveta v tem letu. In sicer. Odločanje o soglasju k podpisu pogodbe o nakupu vlakov z nagibno tehniko Fiat – Pendolino in o načinu reorganizacije Slovenskih železnic.

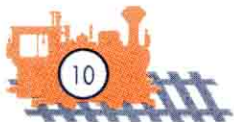
V obeh primerih predstavniki delavcev nismo soglašali s sprejetimi sklepi nadzornega sveta, ki pa nas je zaradi večine delodajalskih predstavnikov preglasoval. K sprejetim sklepom smo podali ločeno mnenje, ki pa žal v postopku sprejemanja odločitev ni naletelo na plodna tla.

Zavrnitev soglasja, k podpisu pogodbe o nakupu nagibnih vlakov, smo obrazložili

s podajanjem naslednjih ugotovitev:

1. Da je bil nadzorni svet (NS) na eni od svojih sej s strani uprave SŽ sicer obveščen o investicijskem programu upravičenosti uvedbe vlakov z nagibno tehniko na relaciji magistralne proge Ljubljana–Maribor, da pa o njem nikoli ni sprejemal kakršnegakoli mnenja oziroma odločitev.

2. Da uprava SŽ ne glede na sklep NS ni pripravila podrobnejšega poročila o ekonomski in siceršnji upravičenosti nakupa vlakov z nagibno tehniko, niti na sejah NS ni obrazložila, zakaj je prišlo do razlike med predračunsko vrednostjo investicije,



navedene v investicijskem programu upraviteljnosti uvedbe vlakov z nagibno tehniko na relaciji magistralne proge Ljubljana – Maribor (december 1995), in sedanjo vrednostjo v višini 17,84 milijonov mark.

3. Da smo predstavniki delavcev v NS vseskozi izražali dvom v ekonomsko upraviteljnost nakupa omenjenih vlakov, za potrebe medmestnega prometa.

4. Da je bil v državnem zboru na predlog vlade sprejet Zakon o poroštvih RS za najetje posojil za nakup potniških vlakov, ki

Osnovne pogoje Evropske unije smo izpolnili že s tem, ko smo ločili bilanco infrastrukture od bilance upravljanja železniškega prometa.

na podlagi 4. člena daje RS v razmerju do SŽ pravico do regresiranja plačanih zneskov dospelih obveznosti po posojilnih pogodbah tudi za vlake z nagibno tehniko.

5. Da predstavniki delavcev v NS načeloma ne nasprotujemo, temveč podpiramo modernizacijo SŽ, toda le s poroštvo RS, ki naj v primeru, ko RS plača obveznosti iz posojilnih pogodb namesto SŽ, d.d. le-ta pridobi pravico do regresiranja plačanih zneskov in vseh stroškov, ki so v zvezi s tem nastali, iz naslova vlakov z nagibno tehniko.

V primeru regresiranja plačanih zneskov se namreč upošteva 36. člen Zakona o Agenciji RS za plačilni promet, nadziranje in informiranje, ki določa, da se v primeru plačilne nesposobnosti imetnika računa (v našem primeru SŽ), plačujejo obveznosti po naslednjem vrstnem redu:

1. prometni davek, povračila in drugi prejemki delavcev, ki se uresničujejo do druge pravne osebe v skladu s predpisi;

2. plače do višine z zakonom zajamčenih;

3. izvršljive sodne odločbe, izvršljive odločbe in sklepi o kaznih, drugi izvršljivi sklepi, nalogi in dokončne odločbe nadzornih organov ter nalogi za obveznosti do tujine;

4. obveznosti iz prometa blaga in storitev, obveznosti za kredite, carine in carinske dajatve;

5. plače;

6. druge obveznosti;

Iz tega izhaja, da bi v primeru, ko bi RS regresirala zneske, ki jih je plačala na

podlagi Zakona o poroštvih, te poročala v breme sredstev na žiro računu Slovenskih železnic, d.d. po vrstnem redu, ki ga določa 36. člen Zakona o Agenciji RS za plačilni promet, nadziranje in informiranje.

Drugo, ločeno mnenje predstavnikov delavcev, pri odločanju NS SŽ, pa se nanaša na sprejeto odločitev o novi organiziranosti Slovenskih železnic:

Slavko Kmetič, Silvo Berdajs, Jože Pavšek in Albert Pavlič, člani NS SŽ, se ne strinjamo s sprejetim sklepom NS SŽ o novi organiziranosti SŽ, saj izhodišča za pripravo nove organiziranosti ne temeljijo na analizi izvajanja sanacijskega programa, ki ga je v letu 1993 sprejel državni zbor za preteklo štiriletno obdobje, kar bi moral na podlagi dejstev in večkratnem insistiranju predstavnikov v NS SŽ s strani delojemalcev ugotoviti NS. Tako ni razvidno, česar uprava SŽ ni realizirala, da bi sanacija SŽ uspela. Za Slovenijo je pomembno, da se pripravi za vstop v EU ob upoštevanju svoje majhnosti tako ozemlja kot transportnega omrežja, kakor tudi tehnično tehnološke razvitosti transportnega sistema. Kot temeljno izhodišče upoštevati direktivo EU 440/91 – ločiti infrastrukturo (tudi zagotovitev vozne poti) od operativnih transportnih storitev, kot samostojno obračunsko (stroškovno) enoto in s tem zagotoviti formalne pogoje za vključevanje v evropski transportni sistem. Ni pa nikakršne potrebe po ustanavljanju samostojnega ločenega podjetja za infrastrukturo. Osnovne pogoje Evropske unije smo izpolnili že s tem, ko smo ločili bilanco infrastrukture od bilance upravljanja železniškega prometa.

Zaradi majhnosti Slovenije in transportnega omrežja železnice ni smotno razbijati železniškega podjetja na podjetje za opravljanje storitev tovornega prometa in podjetje za opravljanje storitev v potniškem prometu. Taka delitev bo samo oteževala upravljanje, predvsem pa operativno vodenje prometa. Koordinacija med obema podjetjema bo težavna, bistveno slabša kot do sedaj, kar bo vnašalo zmedo v delovanje sistema, ki ima že sedaj večjo pomanjkljivost prav v organiziranosti. Pomembna je jasna delitev stroškov, ki pa je odvisna od učinkovitosti in organizacijskih sposobnosti menedžmenta. Sprememba strukture podjetja ne prinaša uspeha (tudi

sprememba lastninskih odnosov je ne bi), pomembna je strokovnost vodilnih in vodstvenih kadrov. Povečati je treba odgovornost menedžmenta, vpeljati tržni način delovanja SŽ, o katerem Marjan Rekar samo govori, dejansko pa njegov koncept vodenja in upravljanja temelji na ustrahovanju in prisili, kar nima nobene zveze s tržno miselnostjo. Problemi na Slovenskih železnicah so v strokovnosti menedžmenta, ne v organizacijski strukturi. Cilji, ki naj bi jih podjetje dosegalo, so že dolgo jasni. Med njimi je najpomembnejši učinkovitost oziroma uspešnost podjetja. Sedanja vodilna struktura vidi (očitno za drugo ni sposobna ali pa ima tako nalogo) povečanje uspešnosti samo na način z odpuščanjem delavcev, kar je povsem zmotno, ker pomeni, da bosta od omrežja Slovenskih železnic v končni fazi ostali le progi Koper (Sežana–Maribor–Šentilj), s krakom proti Madžarski, in proga Jesenice–Dobova. Sedanje vodstvo železnic je že v preteklem mandatu neuspešno poskušalo odpuščati delavce in na ta način ustvarjati prihranke. Očitno neuspešno. Tudi v prihodnje na ta način ne bo mogoče sanirati Slovenskih železnic.

Povečali bi se stroški administracije, ker se predvideva, da bo vsako izmed podjetij imelo organizirane službe za vse poslovne funkcije. Zastavljeni predlog reorganizacije je bil bliskovito pripravljen z namenom povečati kredibilnost direktorja Marjana Rekarja, ki jo je izgubil v času lanske stavke. Predlog je povzetek (bolje rečeno skupek) predlogov, ki jih je ITEO tekoče posredoval Marjanu Rekarju v obdobju 1993–1997, in ne prinaša ničesar, kar bi železničarjem dajalo upanje na kakršnokoli izboljšanje znotraj Slovenskih železnic. Pripravlja pogoje za privatizacijo SŽ na povsem zgrešenih temeljih, ki lahko pripeljejo do tega, da bosta v prihodnosti slovensko železniško omrežje sestavljali le dve, prej omenjeni, progi. Zateka se k iskanju učinkov pri zmanjševanju delovne sile, kar je zelo enostavno, vendar so bili ti učinki izrabljeni že v obdobju 1993–1997.

Bolje bi bilo, če bi poskušali iskati nove trge, oblikovati nove programe. To pa je težko, ker zahteva sposoben menedžment, kakršnega pa glede na dosežene rezultate Slovenske železnice več kot očitno nimajo.

Silvo Berdajs



DELAVSKA ZBORNICA

Organiziranje v zbornice je v Evropi stalen in običajen način zastopanja stanovskih interesov. Tako lahko ugotovimo, da je tudi v Sloveniji z zakoni ustanovljenih več zbornic: gospodarska, obrtna, ...; v parlamentarnem postopku je zakon o kmetijski, prav gotovo pa se bodo pojavile še nove. Opazimo lahko, da so delodajalci tudi z zakonom organizirani tako, da lažje zastopajo interese kapitala. V primeru Kmetijske zbornice se bo tudi do sedaj neorganizirano kmetijsko-gozdarsko področje organiziralo. Vedeti moramo, da je v zbornicah

di obvezna članarina, tako da je samofinanciranje strokovnih služb in organizacije same zagotovljeno. Ker je »država«

običajno slaba »matična« zaposlenim, kapital pa ima veliko možnosti lobiranja v parlamentu, ob tem je še organiziran v zbornice, ni nujno biti velik mislec, da ugotoviš, da je tudi delojemalcem več kot nujna vsedržavna organizacija.

Res, da smo delojemalci organizirani v sindikate, vendar je nesporno dejstvo, da ta organiziranost še zdaleč ne zajema 100 odstotkov zaposlenih. To pomeni, da so finančna sredstva sindikata zelo omejena, med tem ko ima kapital na razpolago toliko sredstev, kot jih za doseganje svojih ciljev potrebuje. Zaradi omejenih finančnih sredstev si v okviru sindikatov ne moremo najeti strokovnjakov, ki bi jih na ekonomskem in pravnem področju potrebovali, prav tako smo šibki na področju varstva pri delu in še bi lahko našteval. Razlogi za deficit na teh področjih so tudi v majhnosti naše države, relativno nizkih plačah in zmanjševanju števila članov sindikatov. Razlogi tega zmanjšanja pa ležijo v povečanju brezposelnosti in vse večjem številu samozaposlenih, malih podjetij itd.

Področja, ki jih s sindikalnimi sredstvi tudi ob dobrem sodelovanju med sindikati, prav gotovo ne bi zmogli ne finančno in ne strokovno pokriti, so:

1. Zaščita delavca: oprema za osebno zaščito na delovnem mestu.

2. Oprema delovnega mesta: zaščita pred hrupom, ergonomija, sevanje ekranov, preprečevanje nezgod, svetovanje v primeru delovnih nezgod.

3. Svetovanje brezposelnim: pravice in doseganje pravic.

4. Delovno pravna zakonodaja: delovni čas, prenehanje delovnega razmerja, odpravnina.

5. Svetovanje svetu delavcev pri: izobraževanju, pregledu bilanc, stečaju, poravnavi.

6. Svetovanje delavcem pri: prešolanju, drugi izobrazbi, ponovni poklicni integraciji, šolanju in študiju.

7. Zaščita mladine in vajencev: predpisi o izobraževanju, zaščitni predpisi.

8. Davki in prispevki, izračun plač: osebno svetovanje, izračun zahtevka v primeru tožbe in izračun po plačilni listi.

9. Socialno zavarovanje: upokojevanje, zdravstveno zavarovanje, oskrba oskrbe potrebnih.

10. Pravno varstvo: pomoč pri oblikovanju pravnih formulacij pri kolektivnih pogodbah in socialnem sporazumevanju.

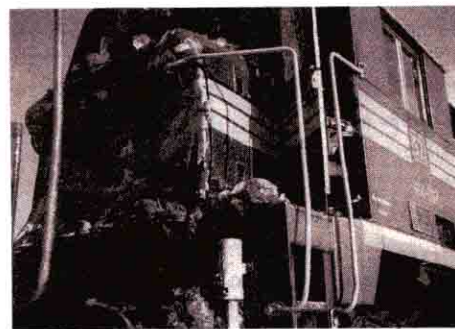
11. Ekonomske analize: za svet delavcev, sindikat.

12. Sodelovanje pri pripravi podlag za: zakone, mnenja k zakonom, priprava amandmajev itd.

Drago Torej

NALET VLAKA INTERCITY NA KAMION, NALOŽEN S PESO

V četrtek, 10. decembra, je prišlo do naleta Intercity vlaka Drava, katerega je z lokomotivo vrste 664 upravljal strojevodja Srečko Lešnik skupaj s pomočnikom Jožetom Simoničem iz SV Maribor. Do naleta je prišlo zaradi navoza tovornjaka s priklopnikom, naloženega s peso, na zaprte za-pornice cestnega prehoda postajališča Velika Nedelja.

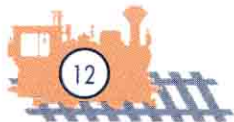


Prišlo je do močnega trčenja vlaka s cestnim priklopnikom, ki je zaradi okvare zavor obtičal na prehodu. Samo srečnemu naključju ter pravočasni reakciji osebja (vrgla sta se na tla), gre pripisati dejstvo, da sta iz omenjene nezgode (ob pregledu v bolnišnici) odnesla celo kožo.

Nezgodna ponovno odpira vprašanje varnosti pri opravljanju našega poklica. Epiloga si na primer ob vožnji, strojnega motornega vlaka z enako hitrostjo in v enakih okoliščinah ne upam niti napovedati. Opisani dogodek s svojimi posledicami ponovno trka na vest tistih »bistrih« na SŽ, ki si varovanje potnih prehodov ob vožnji hitrega pendolina zamišljajo zgolj s povečanjem oddaljenosti vklonih točk zaradi višjih hitrosti. Ne zamislijo pa se nad dejstvom, da se ob vožnji pendolina s 160 km/uro lahko »pripeti« tudi kakšen tovarnjak ki bo obtičal na prehodu.

Zdenko Lorber

Po opravljenih volitvah v svet delavcev, nas bodo v bodočem, 29 članskem zastopstvu tega organa, s strani našega sindikata zastopali: Slavko Kmetič, Silvo Berdajs, Drago Torej, Sergij Birska, Zlatko Lojen



Težke delovne razmere

Prvi sneg in močan mraz sta me spodbudila, da nekaj napišem o delovnih razmerah strojevodskega poklica.

Najprej moram omeniti, da še vedno nimamo zimskih čevljev. Najverjetneje jih bomo dobili poleti, a do takrat bomo po snegu hodili s poletnimi čevlji. Sprašujem se, kaj je torej storila služba za varstvo pri delu? Mogoče zares veliko, a žal končnega rezultata ni. Torej, kaj naj naredimo, če nam na odprti progi počiva glavni cev vodnega zavornega voda? Nič drugega, kot da pridni in zvesti železničarji napako odpravimo, pa čeprav bomo prehodili po visokem snegu tudi do 800 metrov ali več v zelo udobnih poletnih čevljih. Morda nekatere odgovorne osebe mislijo, da imajo ti čevlji oznako M+S, a verjemite mi, da tega nisem nikjer zasledil in tudi naše noge se ne počutijo tako.

Da nam je vsaj malo toplo in da se zavarujemo pred nevarnimi izstopi iz vlečnih vozil, uničujemo svoje čevlje, saj je naš razum močnejši od ignorance delodajalca.

A vendar bomo morali tudi razmišljati v smeri odklanjanja dela zaradi neurejenega

odnosa do zaščitnih sredstev na delovnem mestu. Zares se mi postavlja vprašanje, v katerem času živimo.

Kot vemo, za opravljanje svojega dela potrebujemo I. zdravstveno skupino, torej smo v ta poklic vložili svoje največje bogastvo. A to bogastvo nam zelo načenjajo delovne razmere na vlečnih vozilih. Vozim 10 let, vendar na vlečnih vozilih se od takrat ni naredilo nič v smeri boljših delovnih razmer. Lokomotive še vedno slabo tesnijo, ventilatorji grelcev so zelo hrupni, prav tako brisalci stekel. Tako, da je v primeru padavin in mraza nemogoče komunicirati preko RDZ naprave, ki ima pomembno vlogo pri varnosti prometa. Ne

A vendar bomo morali tudi razmišljati v smeri odklanjanja dela zaradi neurejenega odnosa do zaščitnih sredstev na delovnem mestu.

morem razumeti, da vlečna vozila DMV, EMV puščajo vodo pri steklih. A je to zares mogoče v sedanjem času, in to celo na vozilih, ki niso dolgo v obteku po opravljeni

reviziji. Na DMV se montirajo novi ventilatorji grelcev, ki so veliko bolj hrupni od prejšnjih. Zato me zanima, zakaj se ne opravijo meritve hrupa, pred izstopom vozila iz revizije. Verjetno zato, da nimamo dokazov o prekomernem hrupu in tako ne moremo uveljavljati poklicnih bolezni ali celo razmišljati o individualni tožbi do delodajalca zaradi nemogočih delovnih razmer, ki načenjajo naše zdravje.

Še nekaj besed o stolih na seriji 342 in 362. Ti so zelo neprimerni. Sedenje na njih me takoj popelje nazaj za 30 let. Takrat sem se rodil in verjetno so za tisti čas bili primerni. A ko sedaj sedim na njih, imam občutek, da sem nekje v muzeju, ne pa v službi. A žal se resnici ne da ubežati.

Kot vem, je v našem sistemu dosti visoko izobraženih ljudi s področja varstva pri delu, organizacije dela in drugih smeri. Nekateri imajo celo magisterije in doktorate. Zato upam, da ti ljudje niso pozabili osnovnih znanj in da niso obremenjeni samo z ignoranco. Želel bi si, da bi jih vodila strokovnost in znanje.

Zlatko Lojen

Sindikalna problematika

STROJNA POSTAJA DIVAČA – KANČEK CERTIFIKATA ISO 9001

Ko je decembra 1997 izšla posebna priloga Nove proge pod naslovom Projekt kakovosti, sem na prvi strani te izdaje prebral misel mag. Josipa Orbaniča, vodjo projekta kakovosti, ki se glasi: »Če se je železnico splačalo graditi, se jo splača tudi uporabljati«, dalje pa navaja, da ta misel ne bi prevečala ne le nas železničarje, temveč tudi našega lastnika in uporabnike naših storitev.

Omenjeni gospod je bil pred leti vodilni mož v Sekciji za vleko Divača, pozneje pa so se mu vrata odprla do »bele hiše« v

Ljubljani in je s svojo izobrazbo postal eden pomembnih mož na SŽ. Ponosni smo, da tudi kakšen Primorec zleze v prestolnico. Kot vemo, je Josip Orbanič doma iz Istre in se kdaj pa kdaj pelje tudi z vlakom v domače kraje. Pot ga pelje skozi Divačo in gledano v smeri vožnje proti njegovemu domu ima na levi strani krasen pogled na njegovo nekdanje podjetje, Strojno postajo Divača, stavbo, ki spominja na italijanske kasarne v okolici gore Krn.

Ne morem pa mimo resnice, da gospod Andrej Grli, šef Sekcije za vleko Divača

Članek je kolega Živec naslovil na uredništvo že pred časom, tako da ni mogel predvideti, da bodo v času objave tega članka omenjeni že pričeli z obnovo stavbe v Divači.

Mogoče pa je napoved objave tega članka pri odgovornih, tudi končno spodbudila pričetek sanacije omenjenega objekta.

Uredništvo

zadnje čase s »polno močjo prenavlja strojno postajo«, žal so se dela ustavila znotraj nje, pa vendar se druga dela nadaljujejo, čeprav z našo železničarsko zamudo. Ob



tej priložnosti bi mu rad napisal, da eden od francoskih pregovorov pravi, da »Kdor pride zadnji na kosilo, bo zadnji kosil ali pa sploh ne«, in bojim se, da smo tudi z obnovo strojne postaje zadnji v vrsti. Gospodu Grlju bi rad napisal še to, da slaba novica ne pride nikoli prepozno in da vsaka želja z odlaganjem narašča, zato verjemite, da je tudi naša želja, da bi tudi mi večji del življenja, ki ga preživimo v kurilnici, vsaj približno radi preživeli v takih prostorih, v kakršnih kraljete vi.

Direktor Slovenskih železnic dr. Marjan Rekar je z direktorjem Fiata Ferrovie podpisal pogodbo o nakupu paradnega pendolina, ki naj bi do maja 2000 zapeljal po slovenskih tirih, do takrat pa upajmo, da se blagajna ne bo popolnoma posušila in da bomo do takrat dobili NOVOMET ISO 9001.



Robert Živec Pročelje strojne postaje v Divači

Zanimivosti

ICE – Hitri vlak Nemških železnic

Dogodek, ki je v precejšnji meri zaznamoval železniško sceno v Evropi tega leta, je vsekakor tragična nesreča hitrega vlaka ICE na relaciji München-Hannover pri kraju Eschede. Epilog te tragične nesreče, ko je zaradi poškodovanega kolesa iztiril drugi voz tega visokohitrostnega vlaka in se tako močno zaletel v betonski steber, da je prišlo do porušitve nadvoza, je bilo preko 100 mrtvih in 85 hudo poškodovanih. Dogodek je seveda omajal ugled nemške tehnike pri izdelavi teh vlakov. Seveda pa se to ni zgodilo v toliki meri, da bi to vplivalo na število prepeljanih potnikov, ki se prav zaradi hitrosti in udobnosti medmestnega prevoza zelo radi odločajo za ta vlak.

Ob nedavnem obisku znamenitega Oktoberfesta v Münchnu smo nekateri izkoristili priložnost in si tega lepota tudi od blizu ogledali (slika na naslovnici).

Skozi Münchensko železniško postajo zaradi svoje vloge in pomena, ki jo ta bavarska prestolnica ima, ter zaradi množine peronskih tirov dnevno migrira ogromno število potnikov. Ker je od sestopa potnikov z vlaka pa do vstopa na razvejano podzemno železnico le nekaj korakov, se kljub množini ljudi zaradi tako urejene prometne infrastrukture le – ta hitro porazgubi.

Navedeno daje občutek sedenja v dnevni sobi, ne pa v potniškem oddelku vlaka.



V trenutku ogleda je na peronskem tiru stal eden od znamenitih ICE vlakov, čeprav je bilo mogoče opaziti, nekaj sto metrov višje, več teh garnitur gariranih drugo ob drugem. Prijazni strojevodja, ki nam je dovolil vstop v garnituro vlaka, je kljub uniformirani železniški opravi pojasnil, da v resnici on vlakovnih voženj ne opravlja, temveč da na postaji te garniture zgolj premika. Skozi



Sedeč v tem vlaku, je mogoče spremljati tudi televizijski program.

ozek hodnik, kjer je vsa tehnika skrita za skladno urejenimi vratci omar, smo se tako povzpeli v kabino. Slovenskih razmer vajen tehnike in videza kabin naših vlečnih sredstev, človek doživi šok, ki te nekako le pripravi do razmišljanja, da je v primeru te kabine mogoče urejenost in dovršenost delovnega prostora strojevodje primerjati z novjšimi trendi urejenosti delovnega okolja voznika v

boljšem evropskem avtomobilu. Udobnost sedenja, dolga položno spuščena sprednja šipa, okusno urejen ter skladen krmilni pult ter malo trikrako – nekaj centimetrov debelo stransko okno – dajo občutek, da se dizajnerji pri tem vlaku niso ustavili zgolj pri dovršenem oblikovanju potniških oddelkov. Kar se potniških oddelkov tiče, pa je to **zopet** poglavje zase. Človek bi pričakoval, da bodo glede na visoko cenovno vrednost, ki jo doseže enota ICE vlaka, to stroškovno pokrivali z množino razpoložljivih sedežev v tem vlaku. Toda nasprotno. **Razpored in množina** sedežev vzbujajo vtis, kot da so oblikovalci razsipavali s količino prostora, namenjenega potnikom. V kupeju, ki je ves odet v steklo, je samostojno nameščenih pet udobnih, fotelju primerljivih stolov, katerih medsebojna oddaljenost namestitve omogoča, da bi lahko vmes, brez večjih težav postavili mizo. Navedeno daje občutek sedenja v dnevni sobi, ne pa v potniškem oddelku vlaka. Dober občutek sedenja dopolnjujejo še skrbno izbrani vzorci tapet in sedežnih prevlek, ki delujejo toplo in dodatno prispevajo k udobnosti vožnje.

Seveda se ob takem vtisu, ki ga potniku vzbuja občutek sedenja v tem vlaku skupaj s ceno in hitrostjo prevoza, ne gre čuditi, da se potniki v medmestnem prometu masovno odločajo za tovrstni način prevoza ter s tem letalski konkurenci povzročajo nemalo sivih las.

Zdenko Lorber

MOSTE »98«

Tako smo v slogu nekdanjih delovnih akcij imenovali akcijo urejanja dovozne poti do naše postaje. Marsikdo od vas najbrž niti ne ve, kje je postaja Moste – tovarna, saj smo od nekdanje upravne stavbe, kjer se zdaj nahajajo »male pošiljke« oddaljeni en kilometer, dovozne poti na našo postajo pa niti nimamo, vsaj uradne in urejene ne.

No, v kontrolo se seveda zna vsak pripeljati, vendar pa, ko je treba kaj narediti, da se vsaj ta ilegalna pot uredi, smo pa prepuščeni sami sebi. Tudi prav, smo si dejali, zavihali rokave, zbrali denar med tistimi, ki se vozijo v službo z avtomobili (strojevodje so v večini »gorenjske« sorte), in se zbrali na vnaprej napovedano deževno nedeljo. Šef, prometniki, vlakovodje, premikači in preglednik.

Malo nas je dež namočil, malo smo sami zalivali, pa je bila pot pozno po-



poldan lahko preimenovana v cesto in se-
daj že razmišljamo, kako bi se priključili na
bližnjo avtocestno obvoznico. Pričujoči po-
snetek pa zgovorno kaže, da je v slogi moč
in da se v bazi na stolčke ne spoznamo, saj
je edini kazalec uspešnosti dobra stara
lopata. In ta je bila za vse enako velika in
težka.

Morda bi morali pred bližnjimi volitvami
v svet delavcev sedanjim in prihodnjim čla-
nom sveta tudi dati priložnost, da se izka-
žejo na lopati in nas tako prepričati, da jim
smemo zaupati in da so pripravljeni tudi kaj
(vsaj v prihodnje) delati.

Damjan Rak

Pripis uredništva. Tokratni prispevek, ki je bil, mimogrede, naslovljen na uredništva vseh sindikalnih časopisov na SŽ, je prispevek avtorja s prometne postaje Ljubljana Moste. Čeprav skuša biti avtor v tem članku kritičen, ko »ošvrkne« strojevodje ali ko (spisan je bil v času pred volitvami v svet delavcev) poziva člane tega organa, da poprimejo za lopato, pa to ne pomeni, da tak kritičen članek ne bi dobil mesta v našem časopisu. Z veseljem bomo tudi v prihodnje objavljali kritično nastrojene članke, ker menimo, da lahko časopis s tem samo pridobi.

Toda – lepo vas prosim – enačiti in primerjati organizirano delovno akcijo urejanja cestišča z delom v svetu delavcev pa je le, verjamem, pod ravnijsko tudi vas, ki ste se odločili na tak način združiti moči pri urejanju vaše dovozne poti.

Mimogrede, kako vam bo uspelo »ilegalno cesto«, kot ste jo sami imenovali, speljati na avtocestno obvoznico, pa mi tudi ni popolnoma jasno!

Sindikalna druženja

ENODNEVNI IZLET V GORE

Območni odbor Jesenice je za svoje člane organiziral enodnevni izlet v gore. Seveda je pri organizaciji takega izleta treba imeti kar nekaj sreče z vremenom, in potem lahko doživiš pohod, ki ga zlepa ne pozabiš.

Zjutraj smo se z vlakom peljali od Jesenic do Podbrda, kjer nas je že čakal naš član in vodič Roman Kovač. Iz Podbrda smo se odpravili po precej strmi poti mimo vasi Trtnik in naprej po gozdni poti do 1.744 metrov visoke Črne prsti. Že ko smo prišli do konca gozda, se je dalo slutiti, kaj nas čaka na vrhu, saj je bil že od tu pogled na okoliške hribe čudovit.

Po dobrih treh urah hoje smo prišli na vrh, od koder se je videla vsa severozahodna Slovenija. Proti Primorski se nam je razprostiral pogled na Trnovski gozd z Nanosom in v ozadju na Snežnik. Na vzhodu so se razprostirale Savinjske Alpe in na severu Karavanke, kar jih niso zakrile Julijske Alpe s Triglavom na čelu.

Ob tako lepem vremenu bi se bilo škoda vrniti v dolino, zato smo se odločili, da pot nadaljujemo po slemenu proti 1.966 metrov visoki Rodici. Hoja po slemenu nam je



razkrivala podrobnosti Baške grape, dolino Koritnice in Knežne na levi, na desni pa se je v svoji lepoti razkrival Bohinjski kot z lesketajočim Bohinjskim jezerom.

Iz Rodice smo se spustili mimo Orlovih glav, po smučišču Vogel in naprej skozi Ža-

garjev graben v dolino Bohinjskega jezera.

Prijetno utrujeni po deveturni hoji smo se ustavili še na skupni večerji, kjer smo že izbirali točke za naše naslednje pohode.

Bojan Draksler



**Naš sodelavec****ALOJZ ORNIK**

»Alojz Ornik, kaj bi na kratko povedal o sebi?«

Rojen sem 25. septembra 1962 v Mariboru, kjer sem preživel svojo mladost. Leta 1979 sem končal srednjo poklicno šolo »EGŠC« (Elektro gospodarski šolski center) smer elektroinstaleter in obratni električar. Nato sem se zaposlil pri »Elektru« Maribor in tam ostal do leta 1983. Pozneje sem se preselil v Celje in si ustvaril družino. Z željo, da postanem strojevodja, sem se leta 1986 zaposlil v takratni Vleki vlakov Maribor, strojna izpostava Celje. Zaradi nenehne želje po izobraževanju sem uspešno končal poklicno šofersko šolo. Prav tako sem uspešno končal izobraževanje za strojevodjo. Leta 1989 sem se vpisal na prometno fakulteto ter leta 1994 diplomiral na višji stopnji iz železniškega prometa kot prometni inženir. Od leta 1996 delam kot nadzornik lokomotiv. Hkrati pa zaključujem

tudi visokošolski študij na fakulteti za pomorstvo in promet.

»Zanima me, kako ti je uspelo združiti naporni študij z delom in družino?«

Študij ob delu zahteva ogromno odrenja in močne volje, saj praktično ne dopušča prostega časa. Toda s časom se vsega navadiš. S trdno voljo in trmo ter razumevanjem nekaterih sodelavcev, v večji meri tudi z nerazumevanjem (menjava služb), se da tudi to premagati. Hvaležen sem enim in drugim. Oboji ti morajo biti v spodbudo, če hočeš doseči zastavljeni cilj, čeprav je včasih to zelo težko.

Največje breme nosi družina, saj me praktično skoraj nikoli ni doma. Največ predavanj je čez vikend, ki je tako dragocen za družino. Imam srečo, da imam zelo razumevajočo ženo, ki vse to dobro pre-

naša, kajti potrebe dveh sinov so iz dneva v dan večje.

»Izredni študij je povezan z velikimi stroški, ali je imel delodajalec kaj posluha za sofinanciranje?«

Zanimivo vprašanje. Med obiskovanjem strojevodske šole so nam kar naprej trdili, da železnica zelo potrebuje izobražene kadre. Delno sem se tudi zaradi tega tak po končani strojevodski šoli vpisal na visoko prometno šolo. Po uspešno opravljenem prvem semestru sem vložil prošnjo za plačilo šolnine. Žal je bila prošnja zavrnjena brez obrazložitve. Nato sem še poizkušal s prošnjami, a žal so sledili odgovor, da ne potrebujejo takega kadra, kljub temu da so hkrati plačevali izobraževanje na isti fakulteti vsaj petim iz Sekcije za vleko. Ko sem se osebno pozanimal v Ljubljani, kako je s tem, so mi zagotovili da je sredstev za izobraževanje dovolj. A vendar novi prošnji je zopet sledil negativen odgovor. Šolnina pomeni velik strošek, zato je tudi trpel družinski proračun. Toda po diplomi na višji šoli sem kljub vsemu imel svoje zadovoljstvo. Leta 1994 so mi obljubili šolnino za nadaljevanje študija na visoki šoli, a je bila to zopet potegavščina, saj je sledil negativen odgovor. In še sedaj, ko sem proti koncu visokošolskega študija, sem sam svoj finančni minister brez podpore delodajalca. Pravijo, da je znanje drago, počasi dojemam, da je to resnica, toda vse ti lahko vzamejo, samo znanja ne. Pravijo »več znaš, več veljaš«, upam da še imajo prav!

»Kaj meniš o nadaljnji perspektivi železnice?«

Kljub velikemu optimizmu ne pričakujem rožnate prihodnosti. Tendence ukinjanja vlakov ali zaprtja prog z namenom zmanjševanja izgub imajo zelo nestrokovno podlago. Saj zelo pozabljamo na eksterne



učinke, oziroma stroške. Nikjer v svetu o železnici niso odločali samo železničarji, marveč je povsod pametno posredovala celotna družba. Postavlja se mi vprašanje konkurenčnosti na transportnem trgu, če bomo sprejeti v EU. Transportna politika EU je usmerjena v pospeševanje železniškega transporta in poenotene infrastrukture.

»Povej mi, kako ti vidiš delo strojevodje in nadzornika lokomotiv?«

Delo strojevodje je zelo zahtevno in odgovorno delo, ki v službi vedno zahteva vsega človeka. Žal se to vse pogosteje pozablja, toda zato smo mnogo krivi tudi sami. Delovne razmere so danes dosti boljše kot v preteklosti, a še ni vse idealno.

Od leta 1996 opravljam delo nadzornika lokomotiv, a vendar moram priznati

da na trenutke pogrešam vožnjo. Tudi na tem delovnem mestu se zelo trudim, da je delo dobro opravljeno. Te besede najlažje demantirajo strojevodje, zavedam se, da pač imamo vsi dobre in slabe trenutke.

Pri nas v Celju je nadzornik lokomotiv »deklica za vse«, kajti opravljamo še delo razporednega, včasih še kretnika, terminalista. Menim, da bi bili tudi nadzorniki lokomotiv upravičeni do benificirane delovne dobe, če vemo, kdo vse jo na železnici ima in je manj upravičen do bonitete.

»Kot vem, nimaš veliko prostega časa, a vendar me zanima, ali imaš kakšen hobi?«

Res je, prostega časa mi vedno primanjkuje, razen prejšnje leto, ko sem ga imel preveč. Kot veš, sem bil vse leto v

bolniškem staležu, ker sem bil operiran na hrbtenici.

Kakšnega posebnega hobija nisem nikoli gojil, sem si pa vedno našel čas za vsaj malo rekreacije. Preden sem zbolel, sem zelo rad zahajal v hribe. Tam se namreč res otreseš vseh skrbi. Vsak dan sem tudi odigral partijo tenisa, ki se je včasih kar zavlekla. Sedaj se že počasi vračam v formo, sicer tenisa ne igram več, zato pa veliko peščim. Upam, da se bo zdravje zopet popravilo in da bom to zimo lahko ponovno preizkusil smuči. Na stvari in dogodke pač poskušam vedno gledati s pozitivne strani, pa če so še tako negativni. Žal mi to vedno ne uspeva, se pa trudim!

Pogovarjal se je Zlatko Lojen

PRIJETNO OB SLOVESU SODELAVCA

Sedaj že nekdanji sodelavec in član sindikata strojevodij Miloš Kozjek je ob odhodu v pokoj za vse sodelavke in sodelavce v strojni izpostavi Jesenice 5. oktobra organiziral zabavo v športno rekreativnem centru na Kresu (nad Koroško Belo pri Jesenicah).

Vabilu se je odzvala približno polovica zaposlenih v strojni izpostavi Jesenice. Ob zelo dobri hrani in obilici pijače se je zabava podaljšala v pozne večerne ure.

Seveda je ob tej priložnosti predsednik OO Jesenice v imenu članov SSSLO OO Jesenice slavlencu izročil v spomin stensko uro z motivom lokomotive 363, Marija Vitomirov pa v imenu navzočih še simbolično darilo. Miloš Kozjek je na železnici začel delati junija 1970, strojevodja pa je postal dve leti pozneje. Do konca maja 1977 leta je služboval v VV Ljubljana, nato pa je bil premeščen v strojno izpostavo Jesenice, kjer je oktobra

letos sklenil svojo dolgo poklicno pot in se zasluženo upokojil.

Milošu v imenu vseh sodelavcev želimo

še veliko zdravja in da bi tudi v prihodnosti ostal takšen, kot ga poznamo.

Vitodrag Sitar



Marija Vitomirov podarja Milošu Kozjeku simbolično darilo.

IZLET OO LJUBLJANA V PODČETRTEK IN NJEGOVO OKOLICO

Ob koncu oktobra na jesensko soboto smo v območnem odboru Ljubljana organizirali izlet za svoje člane in njihove sopotnice. Na naše povabilo se je odzvalo večje število naših članov. Zbrali smo se ob 7. uri v Sekciji za vleko Ljubljana, kjer smo se ob jutranji kavici in osvežitvi medsebojno spoznali in si zaželeli, da bi dan minil v prijetni družbi in lepem vremenu. Avtobus nas je že čakal pred glavnim vhodom.

Pot nas je vodila po štajerski cesti do Trojan, kjer smo se za dvajset minut ustavili in si potešili žejo. Nato smo se odpravili proti prvemu cilju v našem programu, to je znanemu turističnemu kraju, ki slovi po svetu po svojih toplicah in steklarskih izdelkih. Ustavili smo se namreč v Rogaški Slatini v znani steklarski šoli. Z zanimanjem smo si ogledali, kako nastajajo njihovi znameniti izdelki. Prepričali smo se lahko, da je to delo naporno in zahtevno, saj ga spremljajo nevšečnosti, vročina, preprih, ropot itd.

Nato smo si ogledali še industrijsko prodajalno. Iz Rogaške Slatine nas je pot vodila na Bizeljsko, v klet, kjer pripravljajo vrhunska peneča vina z oznako Istenič.

Na prijazni družinski Isteničevi kmetiji nas je pričakal sam gospodar in nas popeljal po proizvodnih oddelkih kmetij. Tu so nam natančno opisali postopek izdelave penečega vina, ki pa je zelo dolgotrajna. O kvaliteti smo se lahko prepričali sami, saj smo preizkusili tri njihove najbolj priznane izdelke. V njihovi prijazni, s slamo kriti prodajalni, si je skoraj vsak nekaj privoščil in si za bližajoče se praznike kupil steklenico, s katero bo lahko nazdravil novemu letu. Po nakupu in ogledu smo se odpravili proti Podčetrtku oziroma bolj natančno v Olimje. Tam smo si privoščili kosilo, ki so nam ga pripravili v novejši pivnici Haler. Zelo nam je zelo teknilo, saj se je ura že nagnila precej proti popoldnevu. Med kosilom je stekla prisrčna debata in počasi so se že utrinjali prvi vtisi s tega izleta.

V kraju smo si ogledali znamenito cerkev, pod strokovnim vodstvom tam živečega patra (minorita), ki je zelo nazorno predstavil nastanek tega samostana. Prvotno je bil to dvorec, ki je pozneje postal samostan z najstarejšo lekarno na svetu. Pokazali so nam še eno zanimivost, čoko-

ladnico, kjer ročno izdelujejo čokolado in čokoladne izdelke. Tudi tu smo se dobro založili, da smo našim najmlajšim lahko po prihodu domov pripravili manjše prese-
nečenje.

Dan se je skoraj prehitro poslovil in žal se je naše srečanje zelo hitro bližalo koncu. Počasi smo se morali vračati proti domu. Tudi na poti proti domu je bilo v avtobusu zelo živahno in videlo se je, da je to srečanje dobro uspelo in da si želimo podobnih srečanj ter druženj v tako prijetnih trenutkih. Dodam lahko še to, da se je tega izleta udeležilo 49 članov in njihovih spremljevalcev.

Na koncu bi se rad zahvalil vsem kolegom, ki so mi pomagali pri organizaciji izleta, vsem, ki so se izleta udeležili in prispevali, da smo dan čudovito preživeli in spletli nove, še bolj trdne vezi.

Vse, ki pa se izleta niste mogli udeležiti, pa vabim, da pridete na katero od naših prihodnjih srečanj, kajti ko smo skupaj, je vedno prisrčno in prijetno.

Jože Lavrič



**Srečno
novo
leto
1999**

Srečno novo leto 1999						Sestavi: Drago Cimerman	Direktor SŽ Marjan	Dirkališče F1 na Portugal- skem	Požigalec	Rimsko številco 450	ID EST (to je)	Cene Napotnik	Japonski cesar kislina	Ribo nukleinska kislina	Mesto v zahodni Italiji	Pogorje Wan blizu Hong Konga	ang. kratica IT IS (to je)
Ugovarjati															16		
očitnost																	
ustavitev							2										
Šolska kazen							9			Mesto SZ od Seula	Star Slovian	Mejna reka Uzbekistan Alganistan m. v Kongu					
Am. pisec William (1908- 1981)												Omrtničnost zaradi zmrznitve (žival)	Tunizija				
Sev. veter v Italiji																	
Most v Benetkah																Muškatna sorta vina	Namera, naklep
Radij								Ang. gled. igralca David	Film. ig. Hopkins							Osebn zaimsek	
Živo bitje									Int. Corp. Road Trans.							Državna blagajna	
Alimenti											Škatlica						
											element						
Kdor nastopa na revijah									Novi barok		12						
Izdelovalec obutve									Oblikovalec ebenovine	Fr. revija za moške						Karenina	
Enka										del ure						Avto. ozna- ka Zenice	
Očiten. Vpiječ												Obrazi	Pianota v BIH otočje na Javi				
Umetno vlakno								Mesto severno od Madrasa	Država v sr. Ameriki	literarno delo						Solmizacijski zlog	10
Klimakterij																Slov. pevka Kovačić	Nemško avtomobil- sko združenje
Rimski bog ljubezni								Fr. departma	Svetopisem- ski prerok								
Majhna melona dnevi rim. koledarja									miajši								
Efekten zaključek šahovske partije													Sodoben ples	Pisateljica Peroci	Avtomobilska oznaka Makarske		
Elektronska pošta									Ugašanje življenja							Osebn dohodek	
na jugu Antarktike									mera prostih H ionov				15			odjemnik toka	11
Okrajšano prasket												Angleška volta mera					
Vojaška oblast													Slovensko moško ime				

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	----	----	----	----	----	----	----

Za popestritev prednovoletne številke smo vam pripravili nagradno križanko, ki jo je sestavil naš mariborski enigmatik Drago Cimerman. Tistim izžrebancem, ki boste rešili geslo in pravilni odgovor poslali do 15. 01. 1999, na naslov Sindikat strojevodij Slovenije Masarykova 8, 1000 Ljubljana, bo uredništvo razdelilo štiri knjižne nagrade.





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 tarifne 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.



**Prihodnja - redna - številka
našega Budnika izlazi v me-
secu Februarju. V januarju pa
pričakujte izredno številko, ki
bo v celoti namenjena obele-
žitvi dogodkov ob prvi stavki
in 10. obletnici ustanovitve na-
šega sindikata.**

Budnik



VABLJENI!

**Na svečano akademijo v počastitev 10. obletnice prve
stavke in ustanovitve sindikata SSSLO, ki bo v Ljubljani,
30. januarja 1999 ob 12. uri v Festivalni dvorani.**

Malo za šalo, malo za res

AFORIZMI

1. Če hočeš vladati, moraš najprej sam sebe obuladati.
2. Svobodo smo predrago plačali, če upoštevamo njeno kvaliteto.
3. Marsikdo, ki pravi, da je za demokracijo, pozneje ugotovi, da demokracija ni zanj.
4. Med dvanajstimt apostoli ima Judež največjo publiciteto.
5. Včasih posumim, da je roka pravice pravzaprav slabo narejena proteza.
6. Slovenci vseh dežel, pomnožite se.
7. Med vojno smo vedeli zakaj umiramo, danes ne vemo zakaj živimo.
8. Tudi jaz sem zato, da zategnemo pasove, toda ne okoli pasu.
9. Najprej ti razbijejo zobe po tem pa ti še rečejo, da moraš držati jezik za zobmi.
10. Glas vesti bi morali ozvočiti.
11. Vsi imamo iste pravice, le krivice so nepravilno razdeljene.

Žarko Petan

