



# Budnik



marec

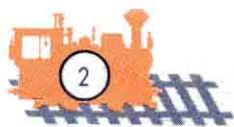
ISSN 1408-7405 11/1999

**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*IZ TE ŠTEVILKE*





**Iz urednikove beležke**

## Pogajanja

Prvi meseci v letu so kot po navadi namenjeni pogajanjem za spremembo kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa. Medtem ko se veljavnost normativnega in tarifnega dela KPDŽP izteče 31. marca prihodnje leto, se tarfna priloga na ta datum na novo sprejema vsako leto, če so le pravočasno oddani predlogi njenih sprememb. Sindikati so ob koncu leta pravočasno oddali predlog sprememb in do-

Vsekakor menim, da je treba v tem obdobju preseči obstoječo prakso sindikalnih nesoglasij in homogeno zastopati naše skupne interese.

polnitev. Vlada jih je obravnavala 28. januarja, februarja pa so se formirale pogajalske skupine. Vodenje delodajalske pogajalske skupine je prevzel dr. Bogdan Zgonc, člani pa so še državni sekretar za železnico dr. Slavko Hanžel, svetovalec ministra za delo Viktor Istenič, svetovalec v ministrstvu za gospodarske dejavnosti Miroslav Pivk, svetovalec v ministrstvu za finance Uroš Lokošek in pomočnik direktorja za kadre in splošne ter pravne zadeve Igor Hauptman.

Več naporov je predstavljalo sestavljanje pogajalske skupine s strani sindikatov. Izrazito parcialni interesi nekaterih sindikalnih predstavnikov, ki jim ni osnovni motiv »naše skupno delo«, so spet prišli na površje. Tokrat ne bom imenoval glavnih akterjev amenjenega zdraharstva, ki se je manifestiralo tudi v dveh različnih predlogih za spremembe KPDŽP, poslanih nasprotni strani. V tem trenutku bi taka (sicer upravičena) »etiketiranja« lahko samo povečala sindikalno nestrpnost, ki pa bi prav zdaj, ko pričakujemo 100 - odstotno sindikalno enotnost, lahko delovala kontra produktivno. Vsekakor menim, da je treba v tem obdobju preseči obstoječo prakso sindikalnih nesoglasij in homogeno zastopati naše skupne interese. Stanje sindikalne po-

enotnosti na SŽ smo enkrat že doživeli, in sicer v času stavke leta 1997. Upam, da bomo letos deležni podobno strnjene nastopa sindikatov kot pred dvema letoma. Sindikalna pogajalska stran sicer šteje 12 pogajalcev, vodi pa jo Silvo Berdajs.

Naša pogajalska stran je ustanovila dve komisiji. Komisija za pripravo strokovnih podlag za pogajanja je pripravila argumente k posameznim zahtevam. Dejstvo je, da smo z višino izhodiščne osnove nezadovoljni vsi, in da bomo odločno terjali ustrezne popravke navzgor. Temu v prid govorijo naslednje ugotovitve:

- da iz statističnega pregleda izhodiščnih plač po kolektivnih pogodbah gospodarske dejavnosti izhaja, da imamo na SŽ izhodiščno plačo, ki je za 22,17 odstotka nižja od naslednje najnižje,
- da se je produktivnost zaposlenih (1993-1997) povečala za 86,2 odstotka,
- da se strošek dela v primerjavi s prihodki iz leta v leto zmanjšuje (v letu 1992 - 62,9, v letu 1997 - 44,07 odstotka)
- da smo zaposleni na SŽ, v letu 1992, iz naslova premalo izplačanih plač po veljavni KPDŽP, za sanacijo SŽ prispevali 3.761.829.702,00 tolarjev, ki se niso upoštevali ne pri notranjem odkupu, niti za to nismo prejeli dodatnih lastninskih certifikatov v procesu lastninjenja.

Druga komisija pa je komisija za pravo stavke. Dejstvo je, da obstaja (iz dosedanje prakse) majhna verjetnost, da bi se pogajanja, ki so se začela 9. marca, z ustreznim sprejetim dogovorom končala do predvidenega roka, to je do 31. marca. Zato ta komisija pripravlja vse potrebno za izvedbo morebitne stavke.

O pogajanjih oziroma o njihovem morebitnem zaostrovanju vas bomo sproti obveščali. Predlagane poteze pogajalcev pa bo potrjevala tudi skupščina, ki se bo za te potrebe sproti sestajala.

**Budnik**



## Je nezadovoljstvo res upravičeno

Obdobje prvih letošnjih mesecev poleg pomembnih dogodkov našega delovanja, praznovanja obletnice delovanja našega sindikata in ustanovitve SZS - Alternative, zaznamuje tudi določena mera nezadovoljstva in kritičnih pogledov na delo našega sindikata. Mogoče sta ravno ta dva, prej opisana dogodka, ki sta ponazarjala moč in organiziranost sindikata navzven, med delom članstva vzbudila občutek, se na mikro nivoju sindikalne organiziranosti nič ne dogaja. Na eni strani »kazanje mišic« na širši slovenski sindikalni sceni, se na drugi strani ni takoj manifestiralo v odpravi vsakdanjih težav, ki nam otežujejo naše delovne razmere. V trenutkih takih razmišljanj postane majhen problem velik problem in majhna težavica največja težava. Tako se zgodi, da nekdo za ceno nedodeljenih zimskih čevljev, slabega stola na lokomotive ali pa preprosto zaradi tega, ker mu v danem trenutku pač nekaj ne ustreza, daje sindikalno delo v nič, pri tem pa pozablja, kaj ta sindikat v železniškem ali širšem slovenskem prostoru pooseblja.

Seveda s tem ne mislim zanikati problemov, ki sem jih prej naštel, in v katerih razreševanje se sindikat preko svojih komisij vseskozi aktivno vključuje. Toda takšno negativno vrednotenje sindikalnega dela, ki ga določeni posamezniki skušajo »obogatiti« še z umeščanjem sindikalne problematike pod lupo določene politične opcije (v našem primeru SDS), ne more prispevati h kakovosti sindikalnega dela.

Kritika članstva je seveda motor in generator sindikalnim aktivistom, in kot tako jo v njenem dobronamernem poslanstvu popolnoma zagovarjam. Navsezadnje se s tako kritiko sindikalni zaupniki pri svojem delu, zaradi stikov s sodelavci (bazo), nenehno srečujemo. Taka kritika zanesljivo prispeva k boljši sindikalni higieni in zelo narobe bi bilo, če bi postali nanjo imuni.



S pismom se zato želim predvsem obrniti na tiste kritike (ki to v svoji osnovi niso), da pri izrekanju vrednostnih sodb o delovanju sindikata, upoštevajo lastno raven gmotne, pravne in socialne varnosti, in da jo vkalkulirajo v trenutne danosti tovrstne politike, ki vlada v Sloveniji.

Ob upoštevanju teh okvirov bo izrekanje vrednostnih sodb našega dela pridobilo na teži, kritične ocene dela pa bodo zopet služile svojemu osnovnemu namenu – dvigu socialne varnosti zaposlenih.

## Začetek gradnje proge proti Madžarski

Po znanih zapletih v zvezi z opravljenim razpisom za izvajalca del (o čemer smo v Budniku že poročali) na progi Puconci – Hodoš – državna meja, so v začetku marca podpisali izvajalsko pogodbo za izgradnjo proge s podjetjem SCT. Potem, ko se je

podjetje Rudis odpovedalo nadaljevanju pritožbenega postopka, ni bilo več ovir, da do podpisa ne bi prišlo. Tako bodo po tridesetih letih, od zadnje zgrajene proge od Kopra do Divače, ponovno zabrnili stroji na trasi nove proge. Zanimivo je, da v osnovi ponovno gradimo progo, ki je nekoč že bila. Še več. Omenjena proga (Murska Sobota – Hodoš), po kateri je v letih 1919 – 1924 vozil vlak trikrat na teden, je bila zgrajena celo prej (1907), kot proga Ormož – Ljutomer – Murska Sobota (1924).

Pogodbeni rok izgradnje omenjenega odseka proge (24,5 km) je 15. december leta 2000. Najzahtevnejši gradbeni zaloga na progi bo 320 metrov dolg predor v Stanjevcih in popolnoma nova skupna mejna postaja Hodoš, ki bo zgrajena na dvignjenem platoju, skupaj s pripadajočimi objekti (postajno poslopje, objekti za fitopatološko in sanitarno službo, objekti mejnih organov, itd.). Proga bo imela štiri potniška postajališča (Puconci, Mačkovci, Gornji Petrovci in Šalovci). V Dankovcih pa bo v dolžini 800 metrov zgrajeno izogibalšče.

S to, enajst milijard tolarjev vredno naložbo, naj bi bil povezan tudi peti železniški koridor. Predvidevajo, da bo po progi v začetku dnevno vozilo 26 vlakov. Edina ovira preusmeritvi tovarnega prometa, iz proge za Čakovec na novo progo proti Madžarski, predstavlja odpor občanov Murske Sobote, ki jim povečan tovorni promet, speljan po progi skozi mesto ne ustreza in terjajo drugačne rešitve. Zanimivo je, da z odkupi zemljišč na trasi proge ni bilo večjih težav. Nasprotno. Nekateri lastniki so hoteli celo prodati več zemlje, kot je je terjal predviden odkup.

Zdenko Lorber

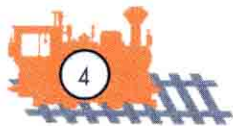
## Obračun svečane akademije

Ker so se med delom članstva pojavila določena napačna interpretiranja v zvezi s končnim seštevkom stroškov priprave svečane akademije, objavljamo v tej številke znesek končnega računa njene izvedbe. Po predračunu, ki ga je na eni od svojih sej sprejel glavni odbor, naj bi maksimalni znesek stroškov akademije ne presegel 4,1 milijona tolarjev. Pohvalno je, da pripravljalni odbor ni presegel te številke, tako da je končni obračun prireditve znašal 3.636.551,50 tolarjev.



*Obračun stroškov priprave svečane akademije ni presegel meje predvidenih sredstev.*

Glavni odbor je na zadnji seji podrobno analiziral postavke omenjenega stroškovnika in predlagal, da se delo pripravljalnega odbora (Silvo Berdajs, Dobrivoj Subić, Milan Rebič), ki je s pripravo te odmevne akademije opravil veliko delo, na primeren način nagradi.



## Z druge seje sveta delavcev

Redna seja je potekala 17. februarja 1999. Navzočih nas je bilo 20 članov. Neupravičeno so bili odsotni Anica Bogžalec, Drago Sotlar, Jože Možina, Laura Korošec, Marjan Ratajc, Mato Marijan, Roman Jakopič in Romana Ilič. Omenjene gospe in gospodje so namreč poslali pisne pripombe na zapisnik 1. redne seje sveta delavcev na naslednje naslove: Ministrstvu za promet, predsedniku nadzornega sveta SŽ in direktorju Marjanu Rekarju.

V svojih pripombah še vedno vztrajajo pri svoji veliki užaljenosti, da nekateri omenjeni člani niso bili izvoljeni v profesionalno sestavo sveta delavcev. Absurd predstavlja ocena, ki so si jo dovolili, da smo izvoljeni predstavniki sveta delavcev nelegitimni. Te besede so v tekstu celo poudarili z velikimi tiskanimi črkami, zato podpisnike resno vprašujem, od kod jim pravna in moralna

zaslomba za odvzemanje legitimnosti pošteno in demokratično izvoljenim predstavnikom sveta delavcev oziroma odvzemanje legitimnosti poklicnim predstavnikom sveta delavcev, saj so sami sodelovali pri izvolitvi le-teh. Na žalost je to dejanje brez razuma ali pa je v ozadju to, da naj bi se zmanjšal vpliv sveta delavcev, kot enega najpo-

**V svojih pripombah še vedno vztrajajo pri svoji veliki užaljenosti, da nekateri omenjeni člani niso bili izvoljeni v profesionalno sestavo sveta delavcev.**

membnejših organov, kontrauteži kapitala. Možno je tudi, da omenjeni člani iščejo samo svoje koristi in jim ni interes zastopati sodelavce, ki so jim zaupali svoje glasove.

Na srečo nas je več takih, ki vemo, kaj je naša naloga, in takih, ki ne želimo ogrožati delovanja sveta delavcev.

Božomira Robič je podala poslovni načrt za tekoče poslovno leto. Predstavniki sveta delavcev smo podali veliko pripomb,

saj je s strani države zaznan zelo slab posluh za železniško infrastrukturo. Položaj slednje se namreč najbolj slabša, vemo pa, kako pomembna je za opravljanje naše dejavnosti. Prav tako se, zaradi nedodelitve vseh zaščitnih sredstev, slabša tudi varnost pri delu.

Ugotovili smo, da je načrt slabo pripravljen. Upam, da bodo naše pripombe upoštevane pri dokončni uskladitvi

poslovnega načrta.

Na seji smo ustanovili še naslednje odbore: Odbor sveta delavcev, Odbor sveta delavcev za poslovniki, za stanovanjsko problematiko in Odbor za spremljanje izvajanja aktivnega oddiha. Več o njihovem delu pa prihodnjič.

Zlatko Lojen

### Osrednja tema

# PROBLEMATIKA VAROVANJA CESTNIH PREHODOV

Cestni potni prehodi in izvedba njihovega zavarovanja so z vidika varnosti problematični tako za uporabnike cestnega kot za uporabnike železniškega prometa. Na železnici smo ravno strojevodje tisti, ki pri upravljanju vlečnih vozil na svoji koži najbolj neposredno občutimo posledice nezadostnega zavarovanja določenega cestnega prehoda (več v nadaljevanju). Kar nekaj je namreč strojevodij, ki so bili v svoji službeni karieri

**Zgodba o denarju, ki ga za te namene predvideva državni proračun, je tudi žalostna.**

udeleženi (nekateri večkrat) v nesrečah na cestnih prehodih, katerih posledica je bila izguba človeških življenj in večja materialna škoda. Tovrstni naleti na cestnih prehodih prizadetu osebu pustijo določene posledice (fizične ali psihične), kljub »profesionalni«  
ravnodušnosti, ki jo kažejo nekateri. Če ne drugače, se vsaj zveča občutljivost pozornega spremljanja hitrosti voženj cestnih vozil, ob njihovem približevanju potnim prehodom.

V takih primerih si, ob tragičnih posledicah, postavljamo vprašanje o kakovosti zavarovanja posameznega cestnega prehoda.

Pravno formalno je seveda res, da v skladu z železniško strokovno terminologijo nezavarovanih cestnih prehodov ni. Toda praksa velikokrat negira tak način pojmovanja zavarovanosti posameznega cestnega prehoda. Kot železničarji smo sicer še vedno občutljivi na novinarska poročila nezgod z nivojskih potnih prehodov, ki večkrat omenjajo, da so se zgodila na





*Primer »klasičnega« naleta  
(14. avgust 1996, vlak  
3508, na progi Žalec-Polzela)*

*Nalet dizelmotornika v tem primeru, je bil tako silovit, da je prišlo do strganja vlečnega od priklopnega dela tovornjaka, nakar je oba razdejana dela odbilo na levo in desno stran proge. Padec krivulje hitrosti na traku, je od 79 km/h »padel« na nič.*

*Epilog: Strojevodja poškodovan. Škode za 18 milijonov tolarjev. Zamude potniških vlakov – 234 minut.*

nezavarovanih cestnih prehodih. Toda ta občutljivost, ki ima pokritje v veljavnih železniških normativih, z leti izgublja svojo ostrino. Naraščajoče tendence števila avtomobilov v prometu na naših cestah in odstotek tragičnih nesreč na teh prehodih postavljajo pod vprašaj marsikateri, do nedavnega zadovoljiv način zavarovanja. Tudi na stranskih progah se marsikje Andrejev

križ, kot način varovanja s cestno prometno signalizacijo, umika izvedbi varovanja s polzapornicami. Žal je treba za spremembo mišljenja in odločnejše ukrepe v pogledu povečanja zavarovanja določenega cestnega prehoda plačati ceno nekaj človeških življenj, udeleženih v nesrečah na teh prehodih, da se začne kaj dogajati. Nema lokrat je temu povod ostra reakcija

javnega mnenja, ki od organov železniške infrastrukture in organov lokalne samouprave zahteva konkretne akcije. Ključ razreševanja tovrstne problematike je seveda v denarju, ki ga za te namene zmeraj »zmanjka«. Kot da velika materialna škoda in izgubljena človeška življenja ne bi imela svojo ceno.

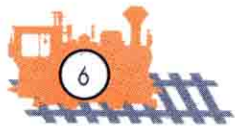
Zgodba o denarju, ki ga za te namene predvideva državni proračun, je tudi žalostna. Železnica je v predlogu letošnjega proračuna »zahtevala« za sofinanciranje zavarovanj in rekonstrukcijo cestnih pre-

Na železnici smo ravno strojevodje tisti, ki pri upravljanju vlečnih vozil na svoji koži najbolj neposredno občutimo posledice nezadostnega zavarovanja določenega cestnega prehoda.

hodov sredstva v višini 217 milijonov tolarjev. Prvenstveno za odseke Ljubljana – Maribor, Ljubljana – Sežana in Metlika – Ljubljana. Dejansko pa v sprejetem proračunu 1999 za te namene ni niti tolarja. Takšna politika nevlaganj sredstev v te namene se bo najbolj poznala v času vpekljave »pendolina« (o čemer smo v Budniku že opozarjali), ko obstoječa železniška in-



Nema lokrat prvemu šoku ob naletu, sledi še šok ob pogledu na razdejanje. Strojevodja je ponavadi prvi, ki mora oceniti situacijo, poklicati pomoč in eventuelno pomagati ponesrečenim. Takšne stresne situacije človeku pustijo posledice, in redki so tisti, ki jim jih uspe izničiti.



*Ko cestni prehod varuje taka »prometna signalizacija«, kot jo prikazujejo naslednje tri slike, potem je mogoče resno podvomiti o kvaliteti njegovega varovanja.*

frastruktura (cestni prehodi) ne bo zmogla zagotavljati takšnih hitrosti, ki bi utemljevali njegovo ekonomsko in siceršnjo upravičenost.

Mogoče bo nekaj več reda in odgovornosti do zadevane problematike prinesel novi Zakon o varnosti v železniškem prometu, ki tej tematiki (križanja prog in cest) namenja kar 14 členov. Pomembnejše

postavke v predlogu zakona so naslednje: da morajo biti križanja prog s cesto med uvoznim in izvoznim signalom postaje izven nivojska (nadvoz – podvoz), da morajo biti izven nivojska križanja izvedena pri drugih vrstah cest, če je promet po cesti izredno gost (več kot 7.000 vozil pldp, ali več kot 70 vlakov dnevno), da bo imel minister za promet možnost prepovedati uporabo nivojskega prehoda, če je v oddaljenosti

največ 2.000 metrov ustrezen nivojski izven nivojski prehod, itd.

Več dolgoročne predvidljivosti na temo zavarovanja cestnih prehodov bi pričakoval tudi ob začetku izgradnje 11 milijard tolarjev vrednega 25 kilometrov dolgega odseka povezovalne proge med Slovenijo in Madžarsko. Ob slovesnem podpisu pogodbe med sedaj potrjenim izvajalcem SCT in investitorjem SŽ, d.d., so ob navzočnosti prometnega ministra Antona Bergauerja dejali, da bo to najsodobnejša železniška proga v domovini in da bo omogočala hitrosti vlakov do 160 kilometrov na uro.

Kako jim bo uspelo v praksi uveljaviti to hitrost vlakov ob dejstvu, da ja večina cestnih prehodov v klasični nivojski izvedbi, zavarovani z zapornicami, pa so pozabili sporočiti!



*Na tem cestnem prehodu pa niti nov cestno prometni znak ni »uplival« toliko, da bi preprečil najhujše*

## KAKO NALET DOŽIVI UDELEŽENI STROJEVODJA

**Marinko Jagodić** je doživel enega od zadnjih zabeleženih nalezov februarja letos. S tovornim vlakom se je na potnem prehodu pred postajo Laško zaletel v tovarnjak. Pri tem je bila zaradi močnega nalezu popolnoma poškodovana desna stran kabine, sam pa je nezgodi ubežal s tem, da



se je vrgel v hodnik lokomotive. Kako danes gleda na vse skupaj:

»Kakšni so občutki? Kaj si pomislil takrat?, so me vprašali. Pomislil nisem nič! Če ti gre opeka v glavo, se odmakneš (če jo vidiš) en korak stran. Če dobiš klofuto, udariš nazaj – če te je le kaj v hlačah. In kaj boš naredil, ko drviš s 70 kilometri na uro proti oviri, ki se ji reče kamion? Udaril boš po zavori, stekel nazaj in se vrgel po hodniku. Vse drugo je v božjih rokah. In strah? Nimaš časa za strah.

In potem ... Zaslišiš pok in takoj za tem hladen piš februarskega jutra. Vse se umiri vidiš – živ si! In če si živ – razmišljaš: nikoli ne moreš vedeti, kdaj bo voznik cestnega vozila naredil napako! In razmišljaš naprej – prvič si to pomislil: kolikokrat si do sedaj tvegaj?!

Kolo življenja se vrti naprej.



**Miroslav Kirbiš** je 7. februarja 1996 doživel nalet na vozilo (YUGO 45), na cestnem prehodu Bohova (takrat še brez zapornic), na progi Tezno – Hoče. Po omenjenem odseku je z vlakom št.151 drvel s hitrostjo 100 kilometrov na uro, nakar se je po uporabi hitre zavore ustavil po približno 250 metrih. Šofer avtomobila je umrl na kraju nesreče.

» Spomin na ta dogodek izpred treh let je sicer že zbledel. Toda kljub temu, se tragike omenjene nesreče ne da kar tako izbrisati iz spomina. Z Intercity vlakom Emona, sem tistega meglenega februarskega dne drvel proti potnemu prehodu Bohova, ko sem zaradi slabe vidljivosti dokaj pozno, zmozel opaziti bel avtomobil, ki je počasi vozil k prehodu. Sočasno z uporabo zavore sem sprožil tudi sireno, na katero pa se voznik avtomobila ni odzval. Sledil je močan pok. Vse se je zgodilo tako hitro, da se vsega niti ne spomnim. Kljub dolgoletni strojevodski praksi sem takrat, doživel prvi takšen nalet. Doživel sem velik šok. K sreči sta bila na potniškem vlaku dva policaja, ki sta takoj pristopila in skušala pomagati.



Tako mi je bilo prihranjeno najhujše. Soočiti se z grozljivimi posledicami.

Določena mera travme me je spremljala še dober mesec po tem dogodku. Čeprav

me še včasih danes ob vožnji čez ta prehod, kdaj pa kdaj, stisne v grlu.»

Zdenko Lorber



## Razmišljanja

# SSSLO, KNSS, ALTERNATIVA

Sindikat strojevodij Slovenije je sindikat, ki je med najbolj prepoznavnimi sindikati v Sloveniji, saj obstaja že polnih deset let. S svojim delovanjem, akcijami in tudi uspehi je večkrat kot kateri koli drug sindikat v tej državi upravičil svoj obstoj. Seveda obstoj že od same ustanovitve nikoli ni bil vprašljiv, pa tudi za prihodnost se nam ni treba bati, ker je članstvo, ko je potrebno, zelo enotno, kar smo že večkrat dokazali. Bomo pa še, če bo to potrebno. Vodstvo sindikata (v mislih imam predsednika, podpredsednika in sekretarja) se v teh letih tudi ni menjalo, kar je jasen kazalec, da mu članstvo zaupa, sicer pa smo člani svoje zaupanje pokazali tudi z decembrskimi volitvami v svet delavcev. Spodbudno je lahko tudi skupno delovanje drugih železniških sindikatov, pa čeprav sam nisem čisto prepričan, da smo v tej državi že dovolj zreli za to. Izhajam iz dejstva, da se na primer sindikat vlakovnih odpravnikov v zadnjem obdobju vse bolj odmika od skupnih pogajanj in akcij. Sicer nič za to, saj so tudi pred dobrimi desetimi leti tako in tako skoraj vsi podpisovali izjave proti stavki strojnega osebja. Vsa ta leta so se vlekli na račun našega sindikata in se skoraj vedno ob najbolj kritičnih trenutkih potuhnili, ker se verjetno bojijo za svoje zadnjice. Toda, ko je bila izbojevana višja plača in druge

Jasno je tudi, da ob vsaki stavki na železnici mediji poročajo, da stavkajo strojevodje, izpostavljena je naša plača, ipd., ostali sindikati pa so največkrat lepo v senci in čakajo, kaj se bo zgodilo, saj na koncu bitke tako vsak dobi svoj kos pogače.

ugodnosti, so se nosili kot največji borci, ki so najbolj zaslužni za vse izbojevano. Vendar vsi vemo, da ni tako – upam si trditi, da še danes vleče sindikalni voz na železnici SSSLO in da bi se brez našega sindikata pred nekaj leti vsi drugi železniški sindikati med seboj tako potolkli, da bi bili zaposleni na železnici dobesedno reveži. Jasno je tudi, da ob vsaki stavki na železnici mediji poročajo, da stavkajo strojevodje, izpostavljena je naša plača, ipd., ostali sindikati pa so največkrat lepo v senci in čakajo, kaj se bo zgodilo, saj na koncu bitke tako vsak dobi svoj kos pogače. Zato tudi menim, da ne smemo dopustiti, da bodo člani drugih sindikatov preko glasila Budnik kritizirali naš sindikat, predvsem pa ne vodstva SSSLO. To naj delajo, če že imajo namen, preko svojih glasil, v Budniku pa naj bo možnost kritike, vendar ne za vsako ceno demokratičnosti, ker v tej državi demokracija ne obstaja oziroma ji še nismo dorasli. Sam sem sicer na sindikat strojevodij ponosen, tudi z delom sindikata sem zadovoljen, čeprav se po mojem mnenju delajo tudi kakšne manjše napake, ki pa, o tem sem prepričan, za zdaj še ne vplivajo na našo moč. Zato moramo svojo moč čim bolj vnovčiti, da ne bomo dolgoročno škodovali sami sebi.

KNSS – na Neodvisnost oziroma na kandidaturo Slavka Kmetiča za predsednika Neodvisnosti pred približno letom in

pol sem imel pri sebi že takrat pomisleke o smiselnosti voditi tak sindikat. Predvsem se mi je porajala misel o tem, da je v Neodvisnosti vključenih veliko različnih panog ter da je lahko zelo vprašljiva lojalnost in kvaliteta sindikalnih aktivistov na terenu, ki jih Slavko Kmetič ni poznal (vsaj večino ne). Žal se je že kmalu po njegovi izvolitvi za predsednika ta dvom pokazal kot upravičen, pa čeprav sem sam trdno prepričan, da je Slavko Kmetič z vodenjem Neodvisnosti želel na noge postaviti močno sindikalno centralo, ki bi se z aktivnimi in po potrebi tudi »agresivnimi« potezami borila za pravičnejši in s tem boljši jutri zaposlenih. V tem primeru se je lepo videlo, kako so (najverjetneje vsi) po takšnih sindikalnih centralah filtrirani »sindikalisti« že v prvi zatihi vsak najmanjši poskus dvigniti raven organiziranosti sindikata. Seveda so po mojem mnenju takšni sindikalisti sveto prepričani, da se njim nikoli ne more zgoditi nič slabega. Za zdaj gotovo ne, saj smo Slovenci še vse preveč naivni, vendar pa močno upam, da se lahko kmalu vse skupaj obrne. In takrat jih bo tudi članstvo prepoznalo, predvsem bo

mogoče videti čigavi so, vendar se bojim, da bo lahko že prepozno.

Alternativa je nova sindikalna centrala, ustanovljena 1. februarja letos, v kateri so se

združili sindikati transportnih dejavnosti, za predsednika pa so izvolili Slavka Kmetiča. Iz mojega stališča je ustanovitev Alternative dobra stvar, če bo centrala delovala homogeno, vendar nisem čisto prepričan, kot sem zapisal že prej, da smo v tej državi že zreli za skupni boj. Vse prevečkrat se namreč dogaja, da vsi hoče vse, kar pa seveda ni in tudi nikoli ne bo mogoče. Sam si sicer želim, da bi zaživela močna sindikalna centrala, ki bi v slovenskem in širšem prostoru dobila močno veljavo, saj si bomo le na tak način lahko izboljšali življenjski standard, delovne razmere itd., ter seveda bili resen pogajalec vladi. Ne smemo pa si še kdaj privoščiti take igre, kot se je odvijala v Neodvisnosti. Sicer moramo biti z izvolitvijo Slavka Kmetiča za predsednika Alternative zadovoljni, ker je s tem kar nekaj sindikatov pokazalo, da ima Slavko Kmetič veliko zaupanja in da mu z rušitvijo v Neodvisnosti le niso tako škodovali, kot so si nekateri to želeli, vendar pa obenem močno upam, da niso zadaj zopet kakšni scenariji, ki lahko presenetijo. Na koncu bi v zvezi z Alternativno rad izrazil še pomislek glede možnosti vključitve prevoznikov v novi centrali, so namreč le v vlogi delodajalcev.

Sicer pa Alternativi želim veliko uspeha.

Vitodrag Sitar



## Sindikalna problematika

### Letna konferenca v Ljubljani

Letno konferenco OO Ljubljana smo organizirali v Hotelu Bellevue 19. februarja. Predsednik odbora Jože Lavrič je na začetku pozdravil navzoče in analiziral delo v preteklem obdobju. Pri tem je izpostavil nekatere aktivnosti, ki jih je odbor uspešno izpeljal, kot so: organizacija dveh izletov, smučarskega dne, gorskih tur, novoletne obdaritve naših malčkov (ob lastni participaciji članov - 4.000,00 tolarjev), nabavo ozimnice, skrb za upokojene članov, organizacija občnega zbora ter uspešna organizacija izrabe lastnih počitniških zmogljivosti v Atomskih toplicah, ki je bila deležna zadovoljivih ocen članstva. Sodelovanje s predpostavljenimi v Sekciji je zadovoljivo, kar se opazi tudi v sprotne razreševanju problemov članstva.

Svoje poročilo so v nadaljevanju podali predstavniki posameznih komisij. Socialna komisija s skladom socialne pomoči mesečno pomaga 16 do 18 članom, odvisno od vsote sredstev, ki so na razpolago. Delo športne komisije je zelo razgibano, saj aktivno delujejo ekipa malega nogometa in šahisti. Kopenje pa je organizirano v bazenu Kolezija in v Laškem, vendar v slednjem trenutno ni mogoče, ker ga sani-

rajo. Disciplinska in prometna komisija delata sproti in kvalitetno zastopata članstvo oziroma prizadevno posreduje predloge sprememb ustreznim službam.

Po poročilu dela komisij je sledil govor predsednika SSSLO Slavka Kmetiča, ki je povzel in analiziral trenutno sindikalno problematiko, s katero se ubadajo organi sindikata. Posebno pozornost je namenil predstoječim pogajanjem, pri čemer je dejal, da argumente za dvig plače imamo, zato je želja kompromis, ne pa stavka, vendar kljub temu obstaja bojazen, da se ponovi leto 1997. Navzoče sta pozdravila tudi Janez Kovšča in Boris Ravtar, nato so sledila vprašanja in mnenja članov sindikata. Izpostavljena so bila naslednja področja: vgradnja klimatiziranih naprav, zamenjava stolov na lokomotivah, problematika turnusov, delovanje tehnične komisije in problematika odpiralnega časa menze.

Po prejemu določenih odgovorov in ustreznih zagotovil na dana vprašanja in pobude se je uradni del končal približno ob 13. uri. Sledil je veselejši del, za katerega je poskrbel duo Pepelnjak.

Štefan Kujavec

### Razširjena seja OO Zidani Most

Zaradi različnih pogledov na delo sindikata strojevodij (glavnega in območnega odbora) je 9. marca potekala razširjena seja OO Zidani Most. Udeležila sta se je Slavko Kmetič in Drago Torej.

V uvodu je Drago Torej razložil, da tehnična komisija in komisija za prometno problematiko delujeta, vendar zaradi sredstev, ki jih namenja SZ za razrešitev nakopičenih problemov, delo ni bilo učinkovito. Pojasnil je tudi predlog nove pokojninske reforme. Območni odbor je dal predlog, da bi se članarina delila po načelu 50:50, vendar je Slavko Kmetič pojasnil, da mora predlog sprejeti skupščina. Poudaril pa je, da je močna blagajna stavkovnega sklada argument za dobra pogajanja (tudi stavka). V OO Zidani Most je bilo ugotovljeno, da je članstvo premo obveščeno o delu sindikata. Člani so zahtevali obvezno letno skupščino in izobešanje vseh poročil na vidno mesto ter več sestankov razširjenega odbora.

Določene zadeve smo delno razčistili, potrebno je le malo dobre volje, da do tega ne bi več prihajalo.

Peter Misja



#### V spomin

**ANTON GARTNER (28. 9. 1951 – 21. 2. 1999)**

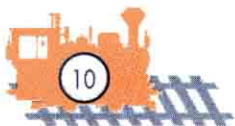
Človek se vseh razsežnosti svojega življenja po navadi zaveda šele v trenutkih, ko doživi izgubo enega od bližnjih. Takrat se navadno vprašamo, kaj v resnici smo in s kakšnim namenom izpolnujemo svoje življenjsko poslanstvo. S temi vprašanji smo se žal ubadali tudi ob koncu februarja, ko smo se poslavljali od našega Toneta.

Leto in pol je trajal njegov boj s hudo boleznijo. Kljub temu, da so ga življenjske preizkušnje večkrat kalile, tako da je bil vajen novih začetkov, mu tokrat ni uspelo premagati trdovratne bolezni. Žal mu ni bilo dano dalj časa uživati svojega prijetnega domovanja na podeželju, za katerega si je dolgo prizadeval. Tisti, ki smo ga obiskovali, smo lahko opazili, da mu je prav pogled na vožnjo vlakov, ki jih je lahko opazoval z okna svoje hiše, morda najbolj omajal njegovo kleno voljo, ki ga do poslednjega dni ni zapustila.

V trenutku slovesa na Limbuškem pokopališču v bližini Maribora je tihoto sprevoda k mestu njegovega počitka prekinil dolg pisk sirene, ki ga je oddajala lokomotivska piščalka. Verjamem, da smo se v znanem, a ganljivem tonu sirene poistovetili vsi, ki nam je ta zvok skupen in ki nas je dolga leta povezoval tudi s Tonetom.

Naj ta pisk simbolizira slovo od sodelavca, ki se ga bomo zaradi njegovega odprtega, preprostega in poštenega odnosa do kolegov radi spominjali.

Sodelavci iz OO Maribor



**Naš sodelavec**

## JANEZ POVŠE – STROJEVODJA IN ŠPORTNI PILOT

Janez Povše, ki ga poznamo kot strojevodjo elektro vleke v delovni enoti Zidani Most, leti tudi z motornim zmajem in je pilot športnih letal.

**»Janez, prosim te, da se predstaviš.«**

»Rodil sem se leta 1962. Svojo mladost sem preživel v Šentjanžu. Leta 1980 sem končal železniško šolo in leta 1982 strojevodsko šolo v Ljubljani. Sem poročen in imam dva sina. Živim v Lončarjevem dolu pri Sevnici.«

**»Kako si sploh začel z letenjem?«**

»Za letenje sem se navdušil že leta 1986, zato sem se vpisal v Krilo klub Krško. Tu sem začel leteti z zmajem, leta 1989 pa sem opravil izpit za letenje z motornim zmajem.«  
**»In kdaj si potem postal pilot športnih letal?«**

»Ta izpit sem naredil leta 1997.«

**»Kako prideš do tega izpita?«**

»Najprej obiskuješ predavanja in narediš praktični izpit. Zatem moraš leteti 15 ur z inštruktorjem in 35 ur sam, s tem da te inštruktor usmerja in vodi, šele nato narediš praktični izpit.«

**»Bi sedaj lahko peljal družino na izlet?«**

»Ne. Za to je potrebno narediti sto ur samostojnega letenja.«

**»Kdaj jih boš odletel?«**

»Mislim, da čez dve leti. Sedaj imam 60 ur, vendar vem da zaradi finančnega zaloga to ne bo mogoče prej.«

**»Kako gleda na to tvoja družina?«**

»Družina me podpira. Že dejstvo, da ena ura letenja stane 13.000 tolarjev in jih moram vzeti iz družinskega proračuna, dovolj pove.«

**»Ali še tudi sedaj letiš z zmajem?«**

»Da. Treba je vedeti, da je treba vsake štiri leta podaljšati licenco. Pri letalih je to na dve leti. Poleg tega je dobro, da znanje obnavljaš in dopolnjuješ.«

**»Kako na primer pilot obnavlja znanje?«**

»Pilot obnavlja znanje tako, da je dovolj pogosto v zraku. Večkrat pa je treba obiskati kakšen seminar, ki je potreben za pilota.«

Na koncu mi je sogovornik priznal, da mu letenje vzame dosti časa in tudi denarja, vendar sedaj ne bi mogel brez njega.

Zaželimo mu še veliko lepih ur v zraku.

Pogovarjal se je Peter Misja



»Janez v elementu«

**Budnik**



**Smučarski izleti**

## LJUBLJANČANI V GERLITZENU

Kot vsako leto smo se tudi letos odpravili na smučarijo. Dogovor že ob slovesu na lanskem smučarskem izletu na Kobli je bil, da gremo letos za spremembo v Avstrijo in to v Gerlitzenu. Zbrali smo se 25. februarja pred kurilnico Ljubljana, od koder nas je odpeljal avtobus ob pol sedmih. Obetalo se je izredno lepo vreme, kar se je tudi pokazalo na samem smučišču. Pot z avtobusom nas je vodila po Gorenjski, kjer smo se prvič ustavili na Petrolovi črpalki na Jesenicah in v Kopasu. Turistični poslovalnici kupili smučarske karte, ter popili jutranjo kavico. Po petnajstminutnem postanku smo nadaljevali pot preko mejnega terminala v Karavanški predor, skozi katerega se je prenekateri naš član peljal prvič. Od predora do Gerlitzena je bilo še trideset minut vožnje, kar je seveda ob klepetu in opazovanju okolice zelo hitro minilo in že smo stopali po stopnicah v kabinsko žičnico ter se po štirje peljali na vrh tako, da smo po deveti uri že začeli smučati. Kot je bilo rečeno že uvodoma, je bilo vse tako, kot bi si zamislili največji optimisti. In to od vremena do smučišča, ki so zelo urejena in prostorna z veliko sedežnic, tako da vrst oziroma čakanja ni bilo kljub velikemu številu smučarjev. Ves dan smo smučali, tako rekoč brez prestanka. Ob pol štirih popoldan so Avstrijci pripravili za vse obiskovalce, kot zanimivost, še prireditev akrobatskega smučanja. Prehitro je prišel čas, da se spustimo v dolino do avtobusa, kjer smo imeli predviden odhod ob sedemnajsti uri.

Med potjo nazaj smo se ustavili v Žirovnici, kjer je bila načrtovana večerja v znani gostilni Knafel. Postrežba in hrana sta bili odlični, kar pa je za nas najbolj pomembno, po sprejemljivi ceni. Po napornem smučarskem dnevu so se kazali znaki naše utrujenosti, tako da ni bilo moči za kakšno igro, kot je bilo do sedaj na prejšnjih izletih, primer »Rihtarja nabijati« z bolečimi zadnjicami. Po večerji smo se zopet usedli v avtobus, kjer nam je zelo prijazen voznik na video zavrtel Božične dogodivščine gospoda Beana, ki nam je krajšal pot do Ljubljane. Zadovoljni smo se poslovili z upanjem, da gremo zopet naslednje leto.

Alojz Letnar

## MARIBORČANI IN CELJANI NA AVSTRIJSKEM DELU PECE

V dokaj mrzlem četrtkovem jutru ob koncu februarja, smo se člani OO Maribor in OO Celje skupaj odpravili na smučanje v avstrijski del gore Pece.

V udobnem avtobusu in zelo prijetni družbi je vožnja po koroškem delu Slovenije zelo hitro minila, saj smo bili zaposleni tudi z jutranjim zajtrkom.

Ko smo prišli na cilj, smo ugotovili, da bo smuka zelo prijetna, saj je bilo nebo sinje modro in sončni žarki so bili prav prijetno topli. Hitro smo si nadeli potrebno smučarsko opremo in se z gondolo odpravili na vrh Pece. Na samem vrhu je bilo malo vetrovno, vendar to ni vplivalo, da smuka ne bi bila prijetna. Po zasneženih pobočjih smo se izgubili, a ne za dolgo, saj smo pri koči imeli »vitaminsko okrepčevalnico«, za katero je skrbel Drago Cimerman s prijatelji. Prelep sončen dan je omogočal tudi lenarjenje oziroma prepuščanje sončnim žarkom na terasi zraven gostinske ponudbe.

Dan je zelo hitro minil. Sledila je vrnitev v domače kraje. Ugotovili smo, da se je smučanje končalo brez poškodb. Smučarska utrujenost pa ni vplivala, da v avtobusu ne bi bilo veselo in družabno.

Za prijeten smučarski dan se moramo zahvaliti organizatorjema Bogu Pihleriču in Nastiji Polše.

Zlatko Lojen



»Ni ga čez smučarsko pauzo na terasi!«

### Iz naše zgodovine

## DRUŠTVO STROJEVODIJ V KRALJEVINI JUGOSLAVIJI

Ustanovni občni zbor strokovnega, podpornega, pravovarstvenega, neodvisnega in nepolitičnega Društva strojevodij kraljevine Jugoslavije je bil na pobudo strojevodij ljubljanske kurilnice 23. septembra 1922. Društvo je začelo delovati 1. oktobra, prvi mesec pa se je vanj vpisalo 170 strojevodij. Do konca leta 1922 je pristopilo k društvu še večje število strojevodij, o čemer pričajo podatki o plačanih vpisninah. Do občnega zbora 5. avgusta 1923 je število članov naraslo na 496. Dne 22. januarja 1923 je izšla prva številka društvenega glasila Strojvodja, ki je utemeljevalo odcepitev od splošnih strokovnih organizacij železničar-

jev predvsem s tem, da so bile gnotne razmere strojevodij zapostavljene v korist drugih kategorij železničarjev. Strojvodje tudi niso imeli primerne zastopstva v

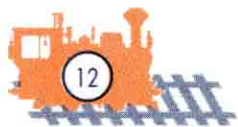
**Strojvodja se je pritoževal, da železničarji nižjih kategorij ne spoštujejo navodil strojevodij v službi in jim zamerijo, ker se ne pustijo tiskati (!).**

vodstvu splošnih železničarskih organizacij. Strojvodja se je pritoževal, da železničarji nižjih kategorij ne spoštujejo navodil strojevodij v službi in jim zamerijo, ker se ne pustijo tiskati (!). Zato si bo organizacija prizadevala tudi za to, da si strojevodje

spet pridobijo takšen ugled, kot so ga imeli pred (prvo) vojno.

Društvo strojevodij je bila tipična kategorijska oziroma profesionalna organizacija, v katero so se lahko vpisali le strojevodje z izpitom in predpisano strokovno izobrazbo. Njegova ustanovitev pomeni nazadovanje v strokovnem gibanju, ker je imelo društvo za cilj zastopanje interesov ozke skupine ljudi, hkrati pa je pomenilo tudi cepitev že skupnih železničarskih organizacij. Zaradi tega so ustanovitev Društva strojevodij kraljevine Jugoslavije ostali obsojali in napovedovali, da bo ob prvi priložnosti izdalo skupne koristi železničarjev.





**Budnik**



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Slavko Kmetič

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:  
Štefan Kujavec, Zlatko Lojen

Tajnica uredništva:  
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:  
Studio M.

Tisk:  
Slavko Kodrič, s.p.

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 NASLEDNJI ŠTEVILKI  
BOSTE LAHKO PREBRALI  
INTERVJU S  
KONRADOM RATEJEM -  
REPUBLIŠKIM PROMETNIM  
INŠPEKTORJEM**

**Malo za šalo, malo za res**

**ŠALE**

*Vsako stvar eksam.*

*Tudi če delam ali če seksam.*

*Moja žena je lepa kot slika.*

*Kazalo bi jo obesiti.*

*Staremu Židu je v prepolnem kupeju ušel prdec. Mlada dama, ki je  
sedela na drugi strani, je ogorčeno vzkliknila: »Neverjetno. Kaj  
takega se mi še ni zgodilo!«*

*Stari Žid je odgovoril: »A tako. To se je zgodilo vam; mislil sem, da  
se je meni.«*

*»Kako gre, Jože?«*

*»Hvala, gre nekako. Mesečno enkrat, dvakrat ...«*

*»Nisem mislil na to. Kako gre doma?«*

*»A doma! Doma sploh ne gre več.«*

*Poljski Žid in neki oficir sedita v kupeju na vlaku. Oficir spi, Židu  
pa postane slabo in bruha. Pri tem ponesnaži oficirjevo  
uniformo. Ko se oficir zbudi, ga Žid vpraša: »Vam je že bolje?«*

*Eugen Jurič*

**AFORIZMI**

*V pravnih in demokratičnih državah lahko govoriš karkoli – da le  
delaš prav.*

*Pri nas lahko delaš karkoli – da le govoriš prav.*

*Pri nas imamo dve vrsti poslancev.*

*Prvi vsako stvar dvakrat premislijo, preden nič ne rečejo.*

*Drugi dvakrat rečejo, preden nič ne premislijo.*

*Ljudje gonijo vedno isto pesem, važno jim je, da je volk sit in koza  
cela.*

*O tem, da je koza lačna, pa nič.*

*Žeja me je hudo napadla.*

*Pil sem v samoobrambi.*

*Živimo v času ponarejenih originalov in originalnih ponaredkov.*

*Vsi nam svetujejo, da naj končno že vendar vzamemo pamet v  
roke.*

*Mi pa ne in ne – zakaj bi si mazali roke?*

*Če vložiš denar v alkohol, dobiš zanj več procentov kot če ga vložiš  
v banko.*

*Na koncu denarja mi ostane še veliko meseca.*

