



Budnik



april

ISSN 1408-7405 12/1999

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE



INTERVJU:
KONRAD RATEJ

LETNE
KONFERENCE DO



Iz urednikove beležke

Pogajanja so zaključena

Rdeča nit dogajanj preteklega obdobja predstavljajo pogajanja za spremembe tarifnega dela KPDŽP. Že v prejšnji številki Budnika smo omenjali nekatere predvidene datume do takrat izvedenih, in nekaterih vnaprej predvidenih srečanj pogajalcev. Žal so se takratna ugibanja, da se pogajanja ne bodo končala v roku, do 31. marca izkazala za pravilna. Po prvem krogu pogajanj se je sestala tudi skupščina (18. marec), ki je prvotne ponudbe s strani pogajalcev nasprotne strani ocenila kot neresne in dala našima pogajalcema nekatere načelne usmeritve za naslednja pogajanja. Po številnih pogajanjih pogajalcev obeh strani v marcu in začetku aprila se je izoblikoval predlog, ki je botroval naslednjemu sklicu skupščine 20. aprila. Na tem sklicu skupščine je Silvo Berdajs predstavil predlog, ki se je izoblikoval po zadnjem krogu pogajanj za spremembe tarifnega dela KPDŽP. Omenil je dejstvo, da je vlada ta predlog potrdila na korespondenčni seji, potem ko je bil prvoten predlog, ki je romal

na vlado, zavržen. Ključno je bilo pri tem zagotovilo predstavnikov SZ, da predviden dvig plač ne bo zahteval dodatnih sredstev iz proračuna. Ob tem je še dejal, da so predlagane postavke sprememb tarifne priloge v primeru, da jih skupščina ne potrdi, v trenutku nastopa stavkovnih aktivnosti ne upoštevajo. Tako da bi se v tem primeru pogajanja začela iz nič.

Predlog, ki se je izoblikoval na pogajanjih, je bil po dolgi in polemični razpravi na skupščini tudi sprejet (dva glasova proti, eden vzdržan). Prinaša pa naslednje spremembe tarifnega dela priloge:

- da se izhodiščna plača (ob tem ko se predhodno A/5 - poslovna stimulacija prenese v »enko«) 1. aprila poveča za 4,2 odstotka
- da se izhodiščna plača 1. avgusta poveča za 2,1 odstotka
- da se izhodiščna plača 1. decembra poveča za 3 odstotka

S pogajanj dosežen dvig izhodiščne plače za 9,3 odstotka, nam tako ob pred-

vidnem usklajevanju izhodiščnih plač v avgustu (beri članek o sprejetem dogovoru o politiki plač) omogoča, da se izhodiščna plača do konca leta dvigne preko meje 50 tisoč tolarjev.

- da se regres za letni dopust poveča za 6,5 odstotkov na 108.660,00 tolarjev ob tem, da se tistim zaposlenim, ki prejemajo plačo, ki je nižja od 110.000,00 tolarjev bruto, le ta izplača v višini 114.000,00 tolarjev.
- da se solidarnostna pomoč poveča za 3 odstotke in znaša 60 odstotkov povprečne mesečne plače zaposlenega v RS za pretekle tri mesece.
- da se znesek jubilejnih nagrad poveča za 17 odstotkov in se usklajuje z rastjo povprečnih mesečnih plač zaposlenih v RS
- da se odpravnina ob smrti delavca poveča za 3 odstotke
- da ostanejo dnevnice in s tem tudi višina terenskega dodatka, kot tudi kilometrina, malica in prevozni stroški v enaki višini, kot je to bilo do sedaj.

Dogovor o politiki plač (1999-2001) sprejet

V obdobju od izdaje zadnje številke Budnika smo bili priče sprejetja dogovora o politiki plač, ki so ga na »slovesen« način podpisali predstavniki socialnih partnerjev. Posebej je zanimivo, da so s strani podpisnikov sindikatov ta dogovor podpisali le pri Zvezi svobodnih sindikatov in Konfederaciji 90, medtem ko se sindikat Pergam in KNSS Neodvisnost nista odločila podpisati dogovora, ki daje vladajoči politiki in delodajalcem zeleno luč za triletno sistemsko siromašenje plač zaposlenih. Slavko Kmetič je kot predsednik SZS-Alternative (se zaradi

nepriznavanja reprezentativnosti - pogoji je 6-mesečno neprekinjeno delovanje - ni mogla udeležiti pogajanj) že poenotil sindikate nepodpisnike, v ostri obsodbi pred kratkim sprejetega dogovora o politiki plač. V ta namen je bila sklicana tudi tiskovna konferenca, z namenom informirati javnost o stvarnih dejstvih, ki so skozi suhoparen tekst sprejetega dogovora ostala skrita in zamolčana.

Sicer pa je podpisani dogovor o politiki plač za obdobje 1999-2001, ki bo predvidoma v istem besedilu izšel tudi kot zakon,

»zabetoniral« nekatere postavke in merila, kot so:

- usklajevanje izhodiščne plače in drugih osnov za določanje plač,
- usklajevanje minimalne plače,
- izplačilo plač na podlagi poslovnih rezultatov,
- določanje plač za katere ne veljajo kolektivne pogodbe,
- regres za letni dopust.

V letu 1999 bomo tako deležni usklajevanja rasti plač (če izvezemo tisto, ki je

**VSEM ČLANOM NAŠEGA SINDIKATA IZREKAM V DNEVIH PRAZNOVANJA PRAZNIKA DELA
ISKRENE ČESTITKE!**

*predsednik SSSLO
Slavko KMETIČ*



Iz seje tehnične komisije (o klimatizirnih napravah, stolih, meritvah ...)

bilo že opravljeno), ki bo opravljeno mesec po uveljavitvi DDV - davka na dodano vrednost, in bo znašalo 85 odstotkov rasti cen življenjskih potrebščin - inflacije, v obdobju med decembrom 1998 in koncem meseca pred uveljavitvijo DDV.

Izjemna uskladitev pa bo v tem letu opravljena, če bo rast cen življenjskih potrebščin (brez učinkov rasti cen zaradi uvedbe DDV) pred koncem leta dosegla 6,8 odstotka, pri čemer bo leta, znašala 85% te rasti za obdobje od zadnje uskladitve.

Zaradi negativnih učinkov DDV bodo tisti zaposleni, ki dobijo plačo, ki je nižja od povprečne plače v RS, tri mesece po uvedbi DDV dobili poseben dodatek, ki naj bi se izplačeval do konca leta 1999 oziroma do uveljavitve novega Zakona o dohodnini, s katerim bo uveljavljena razbremenitev nižjih dohodkovnih razredov.

Januarja 2000 bo redno usklajevanje plač znašalo 85 odstotkov rasti cen življenjskih potrebščin za obdobje od zadnje uskladitve leta 1999.

Izjemna uskladitev pa se bo v tem letu opravila še pred koncem leta, če bo rast cen življenjskih potrebščin dosegla 4 odstotke in sicer v višini 85 odstotkov te rasti.

Januarja 2001 pa se plače uskladijo za 85 odstotkov rasti cen življenjskih potrebščin od zadnje uskladitve pa do konca leta 2000.

Socialni partnerji so v tekstu sprejetega dogovora o politiki plač tudi menili, da lahko delodajalec na podlagi doseženih poslovnih rezultatov izplača del plače iz naslova rezultatov poslovanja, ki pa ne bi smela presežati ene povprečne plače zaposlenega v RS v tem letu, pri čemer v masi za plače delodajalca to ne bi smelo presežati 10 odstotkov oziroma 25 odstotkov dobička delodajalca.

Regres se v času veljavnosti tega dogovora v zasebnem sektorju izplača v skladu s kolektivnimi pogodbami, vendar ne manj kot 102.000,00 tolarjev in največ v višini 70 odstotkov povprečne plače v RS. V dejavnostih, kjer je delodajalec vlada RS, se regres prav tako izplača v skladu s kolektivno pogodbo, vendar ne more biti večji kot v zasebnem sektorju.

Seja tehnične komisije, ki je potekala 14. aprila, je imela na dnevnem redu veliko tem. Vsekakor pa je bila najbolj razveseljiva informacija, ki jo je v samem začetku podal sekretar Silvo Berdajs, da imamo po dolgem sušnem obdobju neustlišanih zahtev tehnične komisije jasna zagotovila, ki bo-

do zapisana tudi v poslovnem načrtu, in sicer, da se na lokomotivah vrste 643 (prvenstveno v Kopru) in elektro lokomotivah **pričneje vgrajevati klimatizirne naprave** (20 kosov) ter da se bodo začeli **nameščati novi stoli** na elektro lokomotivah, z dinamiko vgradnje na 10 lokomotiv letno. Jasno je bilo dano tudi zagotovilo, da bomo še pred prihodnjo zimo **dobili zimske čevlje**, zaradi katerih je bilo v minuli zimi ogromno hude krvi.

Jasno je bilo dano tudi zagotovilo, da bomo še pred prihodnjo zimo **dobili zimske čevlje**, zaradi katerih je bilo v minuli zimi ogromno hude krvi.

Veliko časa smo na seji namenili analizi do zdaj opravljenih meritev delovnih razmer na lokomotivah. Izrečene so bile nekatere pripombe na merjenje hrupa tako da se bodo v prihodnje (po zagotovilih vodje oddelka za varnost pri delu Mirka Zorenča še v maju) meritve

hrupa opravljale še po kriteriju oktavnega (frekvenčnega) in impulzivnega merjenja ropota na lokomotivah, ki daje obstoječim meritvam, jasnejšo sliko o tistem frekvenčnem segmentu, ki negativno vpliva na našo slušno sposobnost.

Posebej pa je razprava izvenela v apelu, da naj v prihodnje vsa merjenja delovnih razmer na lokomotivah ne bi bila sama sebi v namen, ampak da se na podlagi analiz meritev podvzamejo tudi ukrepi za zmanjšanje negativnih posledic takih razmer.

Zdenko Lorber

Poročilo s 3. redne seje Sveta delavcev

Zanimivost tretje redne seje sveta delavcev je bilo poročilo o delu na projektu kakovosti, ki ga je podal dr. Josip Orbančič. Podal nam je skrajšan pregled o ciljih projekta, doseženih rezultatih, problematiki in nadaljnjem razvoju. Nato se je odprla razprava, v kateri smo sodelovali vsi predstavniki sveta delavcev, saj je s projektom kakovosti povezanih ogromno problemov.

Ne moremo mimo dejstva, da so stroški projekta leta 1998 znašali 32,5 milijona tolarjev in da so za prvo polovico leta 1999 planirani stroški 18,1 milijona tolarjev. In prav zaradi tako velikih stroškov je bilo mogoče slišati veliko kritik.

Prejšnje leto je bilo nemogoče dobiti denar za nabavo stolov in klimatizirnih naprav za lokomotive, signalnovarnostna sredstva, pisarniško opremo, posodobitev računalniške opreme. Ugotovljeno je bilo, da bi se iz stroškov projekta kakovosti rešil marsikateri omenjen problem. V času projekta kakovosti so zaznane negativne tendence v potniškem prometu, prav tako je v letošnjem močnem sneženju odpovedal sistem, kar se do sedaj ni zgodilo. Albert Pavlič je povedal, da so na primer na postaji v

Novi Gorici označili okvaro zunanje vodovodne pipe s posebno gravirano tablico, katere strošek je znašal 10.000 tolarjev, in ta okvara je bila označena dolgo časa, namesto da bi takoj kupili pipo, ki stane manj in še okvara bi bila hitro sanirana.

Ugotovili smo, da je projekt kakovosti zgrešena investicija in da sistem s tem ni nič pridobil. Menim, da sta zavest in motivacija zaposlenih na zelo visoki ravni glede na delovne razmere in da je za odpravo napak in izboljšanje procesa dela treba prisluhniti zaposlenim, ne pa razvijati teorije s tako velikimi stroški oziroma samo za doktorske disertacije.

Omeniti še moram, da nismo podprli predloga za uskladitev cen letovanja s predvideno inflacijo v višini 7,5 odstotka ter hkrati zahtevali od uprave SZ in SZ-ŽIP, da na podlagi 5. člena Pogodbe o prenosu upravljanja in vzdrževanja počitniških kapacitet z dne 13. 04. 1995 uskladijo aneks k tej pogodbi in zagotovijo zagonska sredstva, ki so bila in bodo potrebna za ustrezno ureditev počitniških zmogljivosti.

Zlatko Lojen





Mednarodno dogajanje

Pogovor (zaslišanje) držav kandidatk za pridružitve k EU v zvezi z zgraditvijo infrastrukture oziroma panevropskih transportnih koridorjev

Bruselj, 18.–19. marec 1999

V Bruslju je v organizaciji VII. sekcije (Transport, infrastruktura, energija in informiranje), Komisije za gospodarstvo in socialo EU in sekretariata TINA Dunaj (sekretariat je pristojen za spremljanje infrastrukturnih potreb novo pridruženih članic EU), potekal pogovor (zaslišanje) v zvezi z razvojem panevropskih transportnih poti.

Pogovor (zaslišanje) je bil organiziran kot rezultat ankete, ki jo je med kandidatki za vključitev v EU opravil sekretariat za transport in komunikacije na temo panevropska transportna politika.

Kot podlago za pogovor smo vabljeni prejeli poročilo sekretariata TINA, ki je vsebovalo seznam vseh koridorjev, letališč in terminalov, predvidenih stroškov, dinamiko gradnje ter načrtovano dinamiko rasti prometa vzdolž koridorjev.

Pogovor je potekal na podlagi vprašalnika, ki smo ga udeleženci prejeli, vseboval pa je pet obsežnih vprašanj:

1. Ali po vašem mnenju v poročilu navedeni podatki ustrezajo pričakovanjem in bodo realno zadostili potrebam. Ali obstajajo povezave, ki bi po vašem mnenju bile smiselne in potrebne, pa v poročilu niso upoštevane, in ali so v poročilu podatki, o katerih bi menili, da so precenjeni?

Iz splošne razprave je bilo moč razbrati, da je rečnemu prometu namenjeno premo pozornosti, da so neposredne povezave v veliki meri identične z obstoječo infrastrukturo, vendar so te, vsaj kar zadeva države

nekdanjega vzhodnoevropskega bloka, potekale v smereh, ki jih je krojila politika, ne pa transportne potrebe, zato so bili nekateri razpravljalci zaskrbljeni nad takšnim razvojem, vsaj v zvezi s podkoridorji. Velik poudarek pa je bil tudi na tem, da se koridorji ne smejo končati na mejah EU. Lahko rečem, da so tudi v TINA sekretariatu začudeni nad tem, da v Sloveniji v razvojne programe nismo vključili stranskih prog, na primer: pomožni koridor X Zagreb – Bleiburg! V poročilu lahko namreč preberemo, da so vse kandidatke vključile v program tudi več takšnih prog.

Če posamezna država ne bo enakomerno razvijala infrastrukture, ne bo deležna pomoči iz strukturnih skladov in tudi ugodnih kreditov EBR ne.

2. Ali se pretežno strinjate z usmeritvami za oceno obsega gradnje infrastrukture. Ali imamo kritične pripombe in predloge za izboljšanje?

Ponovila se je razprava o premajhnem poudarku prometa po rekah in s tem tudi možnostjo razbremenitve kopenskega prometa, kar bi morebiti lahko nekoliko spremenilo obseg infrastrukture po kopnem: namesto avtoceste, normalne ceste ali podobno. Usmeritve glede gostote prometa in vpliva na obseg infrastrukture pomenijo za železniški promet naslednje:

- do 80 vlakov na dan: enotirna proga,
- do 160 vlakov na dan: dvotirna elektrificirana proga,
- nad 160 vlakov na dan: dovtirna elektrificirana proga sposobna za hitrosti do 160 kilometrov na uro.

K tem usmeritvam sicer ni kaj pripomniti. Stvari se v Slovenije zapletejo takoj, ko je

treba za realizacijo načrtov, ki jih je naša državna uprava (Ministrstvo za promet) predstavila komisiji, zagotoviti sredstva. Že razmerje investicij cesta – železnica je v Sloveniji skoraj 3:1, realizacija pa je v razmerju 30:1. Seveda v sekretariatu TINA zelo dobro poznajo stanje v Sloveniji, ko pa sem omenil stališče finančnega ministra, da naj del koridorja številka V, železniško povezavo luke Koper, financirajo in zgradijo tisti, ki jo potrebujejo, saj je to po njegovem mnenju industrijski tir, ne glede na to, da je drugi tir v zvezi z zgoraj omenjenimi usmeritvami več kot potreben,

me je predstavnik sekretariata vprašal, ali sem prepričan, da sem ministra prav razumel. Dodal je

še, da bodo ob delitvi sredstev iz strukturnih skladov budno spremljali in tudi zahtevali enakomeren razvoj infrastrukture. Če posamezna država ne bo enakomerno razvijala infrastrukture, ne bo deležna pomoči iz strukturnih skladov in tudi ugodnih kreditov EBR. Glede na to, da pred letom 2005 ni pričakovati večjih investicij v železniško infrastrukturo, imam občutek, da se vlada odreka pomoči EU. Zakaj tako, vedo najbrž samo posvečeni v vladi, verjamem pa, da bi to zanimalo tudi veliko Slovencev, zelo pa bo v kratkem zanimalo tudi snovalce koridorjev, saj se v tem času zelo aktivno ukvarjajo z možnostjo nastajanja prometnih zamaškov vzdolž le-teh.

3. Ali so po vašem mnenju ocene oziroma transportne prognoze, podane v poročilu, realne?

Razpravljalci so navajali, da bi z alternativnimi prevozi lahko kaj tudi spremenili, prav tako je vprašljivo, ali je resnično po-



trebna takšna permanentna selitev blaga vseh vrst, kot se kaže, in tudi tukaj se je ponovno pokazalo nezaupanje v nekatere podkoridorje, ki so nastali kot posledica politike in ne transportnih potreb (Madžarska, Avstrija, Češka, Romunija, Bolgarija – Egejsko morje).

Če pogledamo slovensko prognozo za rast prometa na obnovljeni železniški infrastrukturi (skupaj koridor V in X), lahko ugotovimo, da se ta prav gotovo ne bo uresničila, saj investicijski cikel krepko zamuja. Prognoza, ki je izražena v rasti števila vlakov v obdobju 1995-2005 in pomeni 19 odstotkov vlakov več, bo težko dosegljiva, saj se drugi tir proti Kopru ne gradi, prav tako zamuja povezava z Madžarsko. Prognoza za obdobje 1995-2015 bi predvidevala 51-odstotno rast števila vlakov, pa je že kar utopična in to iz istih razlogov. Že iz tega je razvidno, da bo ozko grlo, ki že zdaj obstaja, lahko pomenilo tudi revidiranje koridorjev, saj je tudi to naloga sekretariata. Ali se bomo zaradi nemogoče politike investiranja v razvoj slovenske infrastrukture odrekli prometnim tokovom po železnici in s tem velikemu kosu transportnih prihodkov, je prav gotovo zelo resno vprašanje, ki predvsem iz narodnogospodarskega vidika ni obrobno (delovna mesta, neto izvoz).

4. Kateri kriteriji so po vašem mnenju najpomembnejši za zagotavljanje visoke kvalitete storitev v transportu?

V zadnjem času je zelo popularen izraz multimodalnost. Izraz ponazarja uspešno povezavo vseh vrst transporta, prav tako pa vključuje tudi takšno organiziranost transporta, ki ne bo povzročala ovir (različna tehnologija, predpisi, mejne formalnosti, itd.).

Razpravljalci smo tudi ob tem vprašanju dokaj enotno opozarjali, da mora biti za zagotavljanje visoke kakovosti storitev varnost najvišja prioriteta. Očitno pa se v zadnjem času zelo širijo operaterji v transportu, ki delujejo pod tako imenovanimi »poceni zastavami« (Panama, Cyper ...), ti pa zelo varčujejo ravno pri varnosti. Da bi operaterji, ki delujejo v skladu z pogoji, ki jih narekujejo posamezne države za domača podjetja, lahko ostali tem poceni operaterjem konkurenčni, so se tudi ti spustili v kalne vode varčevanja pri varnosti. Prav gotovo je globokega razmisleka vredna izjava Grofa Von Schwerina, člana Ekonomske socialne komisije, ki je dejal, da direktor nemških železnic lahko govori, kar hoče, vendar je dejstvo, da je zaradi drastičnega zmanjšanja števila zaposlenih zmanjšan tudi stalen nadzor in vzdrževanje

elementov, ki so podvrženi obrabi in lomljenju (kretnice, kolesni obroči). Prav to pa so več kot očitno bili razlogi za zadnje nesreče (iztirjenja) na nemških železnicah. Skupna ugotovitev je bila, da je treba uvesti mehanizme, ki bodo preprečevali delo pod »poceni zastavami«, kar bi preprečilo negativne vplive takšne škodljive konkurence na okolico.

Da se vzdrževanje in nadzor krčita tudi na slovenskih železnicah je znano dejstvo, sicer pa je tudi realno nemogoče pričakovati, da bi ob tako drastičnem zmanjševanju števila zaposlenih lahko ostalo na isti ravni (na Slovenskih železnicah in povezanih družbah se je v desetletnem obdobju število zaposlenih zmanjšalo s približno 22.000 na 9.083).

5. Ali iz vašega vidika obstaja potreba po bolj transparentnem informiranju, posvetovanju in sodelovanju na nacionalni, obmejni ravni ter na vseobsegajoči ravni vseh nosilcev transporta ob posameznih koridorjih, ki do zdaj niso bili upoštevani?

Večina sodelujočih v razpravi se je vzemala za več sodelovanja v pomenu izmenjave informacij in izkušenj vsaj v obsegu posameznih panevropskih koridorjev, pa naj bo to v obliki konferenc ali okroglih miz.

Za slovenske razmere je značilno, da na mednarodni ravni imamo pogovorne partnerje, ki jih naše mnenje zanima, medtem ko na nacionalni ravni, tudi če pride do obrobnihih pogovorov na ministrski ravni, mnenja delojemalcev niti v odtenkih nihče ni pripravljen upoštevati. Očitno je, da bomo morali s pomočjo mednarodnih organizacij doseči, da se bo v Sloveniji na področju socialnega partnerstva, ki v Evropi ne pomeni samo pogajanj o višini regresa, temveč se uporablja v vseh, za socialne partnerje pomembnih vprašanjih in področjih, začelo upoštevati socialne partnerje, ki predstavljajo delojemalce in tudi druge socialne skupine!

Drago Torej



**Economic and Social Committee
of the European Communities**

**Intervju****KONRAD RATEJ – REPUBLIŠKI PROMETNI INŠPEKTOR****Tema: Prihajajoči Zakon o varnosti v železniškem prometu**

»Prosim, če na začetku opišete potek vaše službene kariere na železnici oziroma pozneje na prometnem inšpektoratu?«

»Na železnico sem prišel davnega leta 1966 in leta 1967 opravil strojevodski oit. Kot strojevodja sem delal osem let. Želja po znanju me je gnala v višješolsko izobraževanje, ki pa je bilo v takratnih časih za železniško smer mogoče le v Beogradu. Kot izredni študent sem končal višješolski program – smer strojništvo in sem kot strojni inženir sprva opravljal dela kontrolnega strojevodje, strokovnega učitelja, nadalje sem bil vodja strojevodske šole, vodja izobraževanja odraslih na tedanjem ŽG in šef tehnične kontrole, vse do imenovanja za inšpektorja železniškega prometa za vleko in vozna sredstva. Vmes sem končal visokošolski študij v Kranju in po štirih letih inšpekcijskega dela prevzel vodenje oddelka za inšpekcijski nadzor železniškega prometa in žičniških naprav. Sedaj sem pomočnik glavnega republiškega inšpek-

torja in vodim sektor za inšpekcijski nadzor železniškega prometa, žičniških naprav in smučišč.«

»Kako danes, z zornega kota inšpektorja, gledate na poklic strojevodje in kaj vas pri tistih, ki opravljamo ta poklic, najbolj moti?«

»Strojevodja je človek, ki v danem trenutku odgovarja veliko več, kot se marsikdo zaveda. Ta poklic zahteva celega človeka. Zato menim, da strojevodja ne bi smel postati tisti, ki še ni izpolnil 21. leta starosti. Za to sem se zavzemal tudi v pripravi tega zakona, čeprav je po zadnjem predlogu Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZP) ta starostna meja znašala 18 let.

Moti me predvsem to, da se te odgovornosti do opravljanja tega poklica nekateri ljudje ne zavedajo. Varnost železniškega prometa je pojem, ki pomeni temelj sistema, in strojevodja ter vlakovni odpravnik sta ključna dejavnika za zagotavljanje te varnosti. Zato me predvsem moti, da

strojevodja velikokrat ne ve, kaj se mu pri vlaku dogaja ali kaj je v samem sistemu prometa trenutno najbolj pomembno.«

»Kako komentirate neke vrste »strahospoštljiv« odnos zaposlenih na železnici do vas oziroma do vaše funkcije in koliko inšpektorjeva pravica izrekanja sankcij prispeva k dvigu varnosti železniškega prometa?«

»Inšpekcija je nujno zlo in kot tako jo je treba razumeti. Posebej v sistemu, kot je železnica. V železniškem in zračnem prometu je samo inšpekcija tisti nadzor, ki se opravlja. Na primer v cestnem prometu obstaja poleg cestnih inšpektorjev še policija. Torej je več organov nadzora.

Kar pa zadeva sankcioniranje se nekaako ravnam po starem pregovoru: »Za človeka mora biti dovolj beseda, za bika pa bič!«. Sankcij se ne oklepam. Človeka najprej opozarjam, ko pa ugotovim, da je opozorilo premalo, pa uporabim tisti drugi del. Ne da bi mu škodoval, ampak da bi ga spametoval, da bo jutri deloval tako, kot je to predpisano. Predvsem pa želim s sankcijo dati vedeti tistemu, ki se ne zaveda kaj mu je s tem dano, ko na primer upravlja vlečno vozilo – ko se ne zaveda te odgovornosti – da bo vsaj razmišljal; »Aha, zadnjič pa me je tisti Ratej tako ali drugače sankcioniral!«, pa ga bo to motiviralo, da ne bo zašel v še večje težave, ki bi lahko morebiti dobile epilog tudi na sodišču.

Razumljivo pa je, da tistemu, ki je sankcioniran, ni prijetno. Tudi sam sem nejevoljen, če me recimo policija kdaj za kakšno malenkost oglobi. To je navsezadnje čisto človeško. V tej luči zato tudi sam, po opravljenem nadzoru, ko mi kakšen šef ob odhodu reče: »Ja, gospod inšpektor, pridite še kdaj!«, rečem: »Dajte po pravici povedati, kaj mislite!«

Inšpekcijo je pač v njenem poslanstvu treba razumeti.«



»Strojevodja je človek, ki v danem momentu odgovarja veliko več kot se marsikdo zaveda.«



»Absolutni »prav« verjetno ne obstoja. Kako lahko svoj »prav« v odnosu do inšpektorja uveljavi strojevodja, ki se ne strinja z oceno, ukrepom (sankcijo) inšpektorja?»

»Kot sem že omenil prej, jaz nisem tisti, ki bi rad posegal po ukrepih, razen, ko so kršitve take, da precej ogrožajo varnost prometa. Takrat imam to možnost, da železniškega delavca odstranim iz prometa. Tu obstaja ta restriktivna pravica. Kar zadeva »težo« različnih ukrepov, pa je to v rokah sodišč. Jaz sem samo tisti, ki ugotovi krivdo in poda sodišču zahtevek za uvedbo postopka. Na sodišču pa ima sleherni možnost obrambe.«

»Kakšna je razlika med inšpektorji, ki jih poznamo v sistemu SZ, in vami, ki prihajate iz Prometnega inšpektorata pri Ministrstvu za promet in zveze?»

»Inšpektorji v sistemu SZ so si pač nadeli takšno ime, čeprav bi lahko bili recimo tudi kontrolorji, ipd. Ime v bistvu ni toliko pomembno. Po zakonu je to v resnici notranja kontrola, ki jo je dolžan organizirati izvajalec prometnih storitev.

Sankcij se ne oklepam. Človeka najprej opozarjam, ko pa ugotovim, da je opozorilo premalo, pa uporabim tisti drugi del. Ne da bi mu škodoval, ampak da bi ga spametoval, da bo jutri deloval tako, kot je to predpisano.

Inšpekcija, ki je organizirana po zakonu v sistemu ministrstva, pa je odgovorna tako ministru kot državnemu zboru. Mene imenuje vlada na predlog ministra.

»Kako bi komentirali dosedanje, dolgotrajno sprejemanje novega Zakona o varnosti v železniškem prometu in kje vidite krivca, da je tako?»

»V času osamosvajanja sem bil strašen entuzijast in sem gledal na določene stvari dosti drugače. Pozneje pa sem prišel do spoznanja, da je treba dati času čas, kajti dan ima 24 ur in teden sedem dni. Tega, kako gre zakon skozi državni zbor, ne bi komentiral, ker si ta, sam določa prioritete,



in v minulih letih so bili v prioriteti gotovo državotvorni zakoni. Sam sem sodeloval v pripravljalni skupini za pripravo osnutka zakona, ki je bila ustanovljena že leta 1993, in moj pogled na pripravo zakona je mogoče drugačen od pogleda koga drugega. Treba se je vsekakor pogovarjati s strokovnim kadrom in treba je primerjati tovrstno zakonodajo s severnimi in zahodnimi državami. To pa zahteva ogromno

seveda vladal na strani MPZ in DZ. Rešitev obstoječega stanja bi pomenila ustanovitev direkcije, ki bi delovala v sestavi MPZ. Direkcija bi skrbela za poenotenje različnih interesov. Železnica je namreč mozaik različnih interesov. To se navsezadnje kaže tudi v postopku zapletene priprave podzakonskih predpisov, ko imamo na eni strani PIP – Projekt izdelave predpisov, strokovni svet pa prometni inšpektorat, in MPZ s svojim uradom za železnico.

Direkcija bi lahko bila resnično organ, ki bi vse te raznoterne interese poenotil.

»Varovanje potnih prehodov je občutljiva tema v pripravi novega zakona. Za kakšne rešitve se zavzimate vi?»

»Če govorimo o potnih prehodih varovanih z Andrejevim križem oziroma s cestno prometno signalizacijo, potem moram reči, da je tu železnica imela željo dvigniti progovno hitrost s 100 na 120 kilometrov na uro. Sam temu odločno nasprotujem in to tudi branim z argumenti. Dejal sem tudi, da bom sam pisal DZ, če bi se slučajno pojavile tendence po dvigu te hitrosti. Eno je namreč govoriti za mizo o tej problematiki, drugo pa se z osebnim avtomobilom voziti čez take potne prehode na dvotirni progi, recimo ob zmanjšani vidljivosti, ipd. Pri teh zadevah ostajam načelen.

časa. Nemški poslanci recimo pripravljajo določen zakon od 3 do 5 let. Zakon zahteva stalno delo in treba ga bo nenehno prilagajati. Ničesar ni dokončnega.

Krivdo za tako stanje pa vidim predvsem v stanju, ki je nastalo v trenutku razpada nekdanje države. V njej je bila pristojnost sprejemanja podzakonskih aktov – predpisov, z zakonodajno močjo, v rokah SJŽ – Skupnosti Jugoslovanskih železnic. V novi državi pa SZ te pristojnosti niso dobile, ampak je ta ostala na ministrstvu oziroma na vladi. Tako da je bilo treba v sami preobrazbi premagati hud odpor železnice, ki je želela ohraniti čim več pristojnosti, da bi lahko delala čim bolj liberalno (ampak v prisposobi: »zapornik si ne more sam pisati predpisov«). Drugačen interes je



Sindikalna problematika**POMLAD V ZNAMENJU LETNIH KONFERENC****10. MAREC - DIVAČA**

Kar zadeva varovanje potnih prehodov z zapornicami, pa je treba reči, da je tudi v tujini dovoljena najvišja progovna hitrost 160 kilometrov na uro. Nad hitrostjo 160 kilometrov na uro pa imajo urejene izven-nivojska križanja (nadvoz, podvoz).

Vsekakor se bom zavzemal, da se z novim ZVZP element varnosti ne bo zmanjšal, ampak da bo prej nasprotno. Navsezadnje so se pomena varnosti in kvalitetenega varovanja potnih prehodov zavedali že v časih avstrijske vladavine pod Francem Jožefom. Takrat so že v načrtu gradnje predvideli veliko število zaporničarjev.»

»Druga žgoča tema prihajajočega ZVZP je problematika ugotavljanja strokovne usposobljenosti delavcev v izvršilnih službah, t.i. periodičnih izpitov. Za kakšen način preverjanja znanja se vi zavzimate?«

Človek je po naravi leno bitje in veliko je takih, ki se zanašajo na dejstvo, da če mu nečesa ni treba, tega tudi ne naredi. Sam bi se zavzel za to, da ne bi bilo periodičnih izpitov, če bi bilo to urejeno tako, kot je v Nemčiji. Tam lahko inšpektor (imajo jih preko 200) delavca, ko opazi, da ima ta dovolj časa, izpraša na delovnem mestu, z možnostjo odstranitve, če ta ne pokaže zadostnega znanja. Tam se inšpektorju verjame na besedo in tudi sam zagovarjam stališče, da se v primeru, ko se inšpektorju ne verjame na besedo, ta ne more biti več inšpektor. Zato so močne reference za popolnitev tega kadra zelo potrebne.

Če bi jaz zastavil sistem izobraževanja, bi bilo zame najbolj relevantno podajanje in preverjanje znanja tako, da bi se delavec podal na izobraževanje (o količini tega bi odločala stroka), pri čemer bi se pri vstopu in izstopu opravil test. Tako bi se ugotovilo, česa službujoči ne obvladajo ob vstopu, in izobraževanje bi jim posredovalo manjkajoče znanje. To bi bil zame najboljši način podajanja in ugotavljanja znanja. Razumem pa seveda tudi tiste, ki se otepajo kakršnih koli izpitov, ker so ti zelo nepriljubljeni. Ampak nepriljubljeni so pravzaprav vsem.»

pogovarjala sta se
Zdenko Lorber in Štefan Kujavec

Kot v večini območnih odborov, smo tudi v Divači organizirali občni zbor in sicer 10. marca. Že pred tem je v prostorih sindikata v Divači zasedal glavni odbor Sindikata strojevođij Slovenije, katerega del (Slavko Kmetič, Silvo Berdajs in Drago Torej) se je po končani seji preselil na občni zbor, z željo članstva, da se pojasnijo nekatere nerazjasnjene zadeve. Uradni del je začel predsednik OO Divača David Mahnič, sledila pa so vprašanja članstva vodilni trojki sindikata. Vprašanja so bila po mojem mnenju tako umestna, kot tudi nekatera nepotrebna in nesmiselna (recimo turnusi, problematika daljšanja in dolžine izmene, ipd). Članstvo se še zmeraj spotika ob svečano akademijo v počastitev ustanovitve sindikata, ki je bila v festivalni dvorani, češ da je financiranje le-te sporno. Moje mnenje je, da je ta pomemben dogodek bilo treba proslaviti na določeni ravni, ki je posledično, terjala tudi določene stroške. Prepričan pa sem, da so bili kljub temu računi popolnoma čisti. Veliko smo govorili tudi o pogajanjih za spremembe tarifnega

dela kolektivne pogodbe. Silvo Berdajs je pojasnil, s kakšno startno številko se je začel boj za »enko«, in povedal da vodstvo SŽ in država ne kažeta posluha za naše zahteve.

V popoldanskih urah je vodstvo sindikata zapustilo sejo in se s Pohorcem odpeljalo proti svojim domovom, kar je pri članstvu povzročilo nekaj hude krvi, češ, zakaj vodilni v sindikatu zmeraj prezgodaj zapuščajo seje.

Po končanem zboru je sledilo kosilo. Bilo je še veliko pogovorov in tudi nekaj vroče krvi, mogoče je bil za to kriv tudi močan »grozdni sok«.

V nadaljevanju pa bi vam rad omenil še, da je našo »brunarico« obiskal Milan Mikl s svojimi člani. Pregledali so stanje inventarja nadzornega odbora in ugotovili, da je urejeno. Ponosni smo na to, da ima OO Divača tako lepo hišico, za katero gre veliko zaslug pripisati tudi prejšnjemu vodstvu območnega odbora z Borom Kovačevičem na čelu.

Robert Živec



Množično obiskana letna konferenca v Divači.



9. APRIL - MARIBOR

Za nekatere težko pričakovan »dan D« izvedbe letne konference v Mariboru, se je zgodil v začetku aprila, v sedaj že domačem okolju jedilnice Srednje prometne šole v Mariboru. Da je članstvu tovrstna pomladansko snidenje že v krvi, dokazuje vsakoletna množična udeležba. Letos se nas je tako zbralo preko 120 udeležencev. Pred domačo publiko so se na začetku uradnega dela konference prvič predstavili pevci iz našega območnega odbora, ki so po »eno odpetih pesmih (Slovenec sem, Pod rožnato planino, Vrtec ogradila bodem) poželi bučen aplavz. Uvodne minute konference so v nadaljevanju pripadle predsedniku območnega odbora Dragu Toreju ter obema gostoma, predsedniku SSSLO Slavku Kmetiču in sekretarju Silvu Berdajsu. Medtem, ko je prvi podal poročilo o delu območnega odbora za preteklo obdobje, sta slednja težišče svojih izvajanj temeljila predvsem na temah, ki zadevajo trenutno sfero sindikalne problematike (Zakon o železnici, Zakon o varnosti v železniškem prometu, nova delovno pravna zakonodaja, poganjanja, tožbe o stavi iz leta 1997, ...).

Glavnino časa opravljene konference pa je zavzela tema, ki se je nekako napo-

vedovala že pretekla dva meseca. Namenjena pa je bila obravnavi domnevno opravljenega »anketnega« zbiranja podpisov za spremembe statuta ter obravnavi ciljev organizirane skupine, ki se je zaradi svojega videnja reševanja sindikalne problematike sestajala na svojih sestankih. V odzivu jo protagonisti, ki so bili in morebiti so potencial tega sindikata, ki pa žal na zadnjih volitvah niso dobili zadostne podpore. Pričakovanja tistih, ki žrtvujemo veliko časa za delo v tem sindikatu, da bodo iz množine povedanega kot tudi zapisanega v njihovih zapisnikih, odkrili poglobljene vzroke teh aktivnosti, so se žal izjalovila. Učinek, da se ob množici nametanih »dreves« zamegli pogled na »gozd« je bil tako dosežen. Če to ponuja perspektivo za prihodnje delo je seveda vprašanje. Da bo zaradi široke razsežnosti področja, ki jo pokriva sindikalna problematika, manevrskega prostora za iskanje takšnih ali drugačnih »nezadovoljstev« v okolju slehernega odbora zmeraj dovolj, je seveda jasno. In jasno je tudi, da takšnim raznošterim interesom ne more popolnoma zadostiti niti (karikirano) »ducat Kmetičev«. Zato bi si pravega odgovora na zastavljeno vprašanje, iz vidika določene sindikalne higiene kot tudi ohranjanja osebnega dostojanstva

tistih, ki kot voljeni ali imenovani sindikalni zaupniki delamo v tem sindikatu, od te skupine, ki se številnim podpisnikom (žal teh podpisov ni nihče videl) zahvaljuje za izkazano zaupanje in podporo, le želel.

Upam, da bo sindikat zdaj in morebiti še kdaj v prihodnje zmožni prebroditi razmere, v katerih bi se ukvarjali zgolj »sami s sabo«. Opisano stanje namreč sedaj »nekaterim«, ki tudi prejemajo ta naš Budnik, poraja na obraz škodoželjni nasmeš.

Zdenko Lorber

27. MAREC - CELJE

Sedemindvajsetega marca je OO Celje organiziral letno konferenco v gostišču Klavdivar. Navzoča je bila skoraj polovica članstva, skupaj z upokojenimi člani. Od povabljenih gostov sta se konference udeležila Slavko Kmetič in vodja DE Celje Ivan Krajncič.

Predsednik OO Zlatko Ratej je po uvodnem pozdravu navzočim članom podal poročilo o delu OO v preteklem letu. Sindikalne aktivnosti so bile uresničene po načrtu, saj je bil izpeljan piknik, strojevodski ples, udeležili smo se tudi srečanja na Lisci, nabavili avtomat za osvežilne napitke, kupili smučarske vozovnice za Roglo. Na samo delovanje ni bilo slišati preveč kritik. Najbolj je bil izpostavljen premik v Celju tovorni, ki ga na eni premikalki opravljajo strojevodje I.

Svoje poročilo je podal tudi Slavko Kmetič, ki je navzoče seznanil s problematiko, s katero se ukvarjajo organi sindikata. Najbolj aktualna tema so bila trenutna poganjanja o tarifnem delu kolektivne pogodbe. Tudi v organih sindikata si prizadevajo, da bi se materialni položaj zaposlenih izboljšal, saj je argumentov za dvig plač dovolj.

Člani OO smo se na primeren način poslovili od zvestega člana Henrika Bervarja, ki je s polno delovno dobo odšel v zasluženi pokoj.

Uradnemu delu je sledil še družabni del, ki je minil hitro in v sproščenem vzdušju.

Zlatko Lojen



V Mariboru so letno konferenco otvorili pevci iz strojevodskih vrst.



Razmišljanja

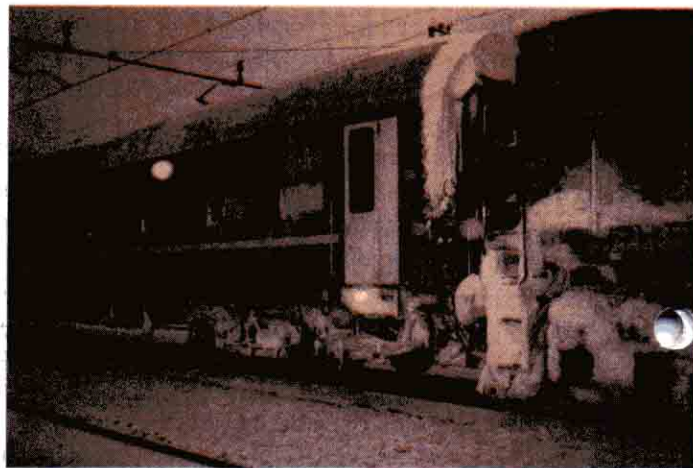
Pomlad je prišla, spomini na zimske dni pa so ostali

Ko se potniška garnitura »ogreva« z lokomotivo 644!

Ko opazujemo, kako se pomlad prebuja, in ko komaj čakamo lepih toplih dni, pa vsaj nekateri od železničarjev ne bomo pozabili nekaj dni hude zime, ki je močno ovirala železniški promet.

Čeprav so vodilni na SŽ preko raznih medijev sporočali ljudem, da je na območju SŽ le delno moten promet, pa menim, da v praksi temu ni bilo tako. Čeprav na Primorskem nismo občutili tako visokega snega, kot naši kolegi v notranjosti države, pa smo kljub temu lahko ugotovili, da se dejansko stanje ni ujemalo s slišanim po televiziji in radiu. Opisal bi vam samo primer, ko sva s strojevodjo Dobrivojem Subičem prevzela vlak št. 240, ki je zamujal dobrih 12 ur. Ni bila samo zamuda tista, ki je bila moteča, pač pa to, da se je ta vlak vozil z dizel električno lokomotivo 644 legendarno »španko«, za katero vsaj dizel strojevodje vemo da ta »revica« nima električnega gretja. Ne bi govoril o tem kako »prijetno« hladno je bilo potnikom v kupejih, o čemer sem se v Sežani tudi sam prepričal.

Pogled na celotno sliko takratnega dogajanja mi je vzbudil občutek, da tako imenovani »štab za borbo proti zimi« ne deluje tako, kot bi moral, saj vemo, da imajo SŽ lokomotive 664 in imajo električno gretje. Ena od njih je prav tisto popoldne, ko sem vozil vlak 240 na kurilniških tirih ogrevala samo sebe, nekaj teh



Lokomotiva 644 (španka) na čelu vlaka št. 240.

pa počiva po kurilnicah, saj ne smejo na vožnjo zaradi poteka roka revizij ali večjih popravil ne smejo na vožnjo.

Skratka, štab za borbo proti zimi bi rad opozoril, da bo treba v prihodnje »na vihar misliti že ob lepem vremenu«.

Robert Živec

Smučarski izlet

Zadnji utrinki z belih strmin

Letošnja zima nam je nasula kar precej debelo snežno odejo, tako da smo zaradi slabih vremenskih razmer morali smučanje, ki je bilo predvideno februarja, najprej odpovedati, nato pa smo lovili zimo za rep, saj se je snežna odeja zaradi spomladanskih temperatur hitro manjšala. Kljub temu smo se marca zbrali pred slaščičarno Kobla v Bohinjski Bistrici, od koder smo odšli na smučišče Kobla. Dopoldanska smuka je bila še kar prijetna, nato pa je toplo vreme naredilo svoje. Le najbolj vztrajni smo se še vedno spuščali po belih strminah in se dodobra utrudili, tako da nam je pozno popoldansko kosilo v penzionu Potočnik v Bohinjski Bistrici prav prijetno teknilo. Smučanje je bilo tako za nami in smuči smo lahko pospravili v kot, kjer se bo do prihodnje zime nanje nabiral prah.

Bogdan Srpčič – OO Jesenice



»Še zadnji zimski pozdrav za tiste, ki to zimo niso tmeli dovolj snega«



Naš sodelavec

Milan Hajdnik in njegov hobi – zbiranje in restavriranje starih motornih koles – oldtajmerjev

Da se znamo strojevodje poleg svojega osnovnega poklica ukvarjati še s kakšno zanimivo dejavnostjo, dokazuje primer našega sodelavca Milana Hajdnika iz Poljčan. Zaradi njegovega nadvse zanimivega hobija, zbiranja in popraviljanja starih motorjev – oldtajmerjev, sem ga obiskal na njegovem domu in si nekaj teh starih lepotev tudi ogledal. In imel sem resnično kaj videti. Poleg vidnega pa mi je Milan, ki je sicer strojevodja dizel in elektro lokomotive in je na železnici od leta 1985, postregel še z marsikatero zanimivo informacijo, ki se je dotikala širokega poznavanja starih tipov motorjev.

»Milan, od kod ta ljubezen do motorjev?«

»Moja ljubezen do vožnje in popraviljanja starih motorjev sega že v zgodnja mladostna leta. Že ob koncu osnovne šole sem imel motor in se z njim podil po okoliških cestah. V veliko veselje mi je tudi bilo, da sem kaj sam postoril okoli njega, ga

popravljal ali izboljšal. Ta ljubezen do motorjev me spremlja še danes, s tem da sedaj poleg vožnje in popraviljanja motorje starejših letnikov tudi zbiram.«

»Kako prideš do motorjev starejše-ga letnika?«

»Mogoče si ga je seveda kupiti, ampak ti motorji dosegajo astronomske cene. Meni pomeni večjo draž, poiskati kakšen star zapuščen motor, ga obnoviti, nadomestiti manjkajoče dele z originalnimi in ga tako obuditi v življenje. Seveda tudi tak način zahteva veliko denarja, ker so nadomestni deli, ki jih nabavljam v Avstriji, Nemčiji in na Hrvaškem, izredno dragi. Toda edino tako je mogoče izkazati motorju nekaj svoje ljubezni, iznajdljivosti in potrpežljivosti s tem, ko gre sleherni del motorja pri popravilu, čiščenju, peskanju, barvanju ali sestavljanju skozi moje roke.«

»Ali imaš te motorje namen prodati ali jih zadržati zase?«

»Motorje zbiram za lastno zbirko in jih nimam namena prodati. Ob hiši sem si zgradil večji prizidek (o čemer sem se sam prepričal), kjer bom, ko bo le-ta dokončan, vse motorje lepo postavil, da bodo na primeren način na ogled vsem, ki jih tovrstno zbiranje zanima. Do sedaj imam v svoji zbirki že motorje naslednjih znamk: PUCH 200 – letnik 1936, 175 – letnik 1954, 250 SG – letnik 1954, 250 SG – letnik 1955, 250 – letnik 1959, NSU 200 LUX – letnik 1955, MAX – letnik 1964, DKW 125 H – letnik 1954 – za zdaj še razstavljen, 127 H – letnik 1956 in BMW 265 – letnik 1953.

Kot ljubitelj starih motorjev – oldtajmerjev sem včlanjen tudi v društvo oldtajmerjev – CLASIC, ki deluje v Slovenski Bistrici, kjer organiziramo več srečanj in dirk oldtajmerjev. Zanimivostim s tega področja pa sledim tudi v tovrstnem zbirateljskem tisku in na sejnih, katere obiskujem tako doma in v tujini.«

P.S. Naj ob tem dodam samo še to, da sem podobno strast do starih motorjev kot pri Milanu opazil tudi pri drugih članih njegove družine. Ob tem, ko žena podpira možev hobi, se otroka s starimi motorji že podita po bližnjih cestah.

V času priprave tega članka sem odkril, da zbirateljski hobi restavriranja starih motorjev, v krogu sodelavcev Mariborske sekcije goji še nekdo, ki se tovrstnega hobija loteva še na drugi način in sicer kot hitrostnega dirkanja s temi motorji. Prav zato sem ga poprosil, da nekaj teh dosežkov dirkanja opiše tudi za to številko Budnika. Oba sogovornika sta soglašala, da za zbirateljske potrebe medsebojnega informiranja med tistimi, ki jih ta hobi zanima ali se z njim ukvarjajo, objavim njuni telefonski številki:

Milan Hajdnik 062 825 801; Stanislav Kores 062 729 137

Zdenko Lorber

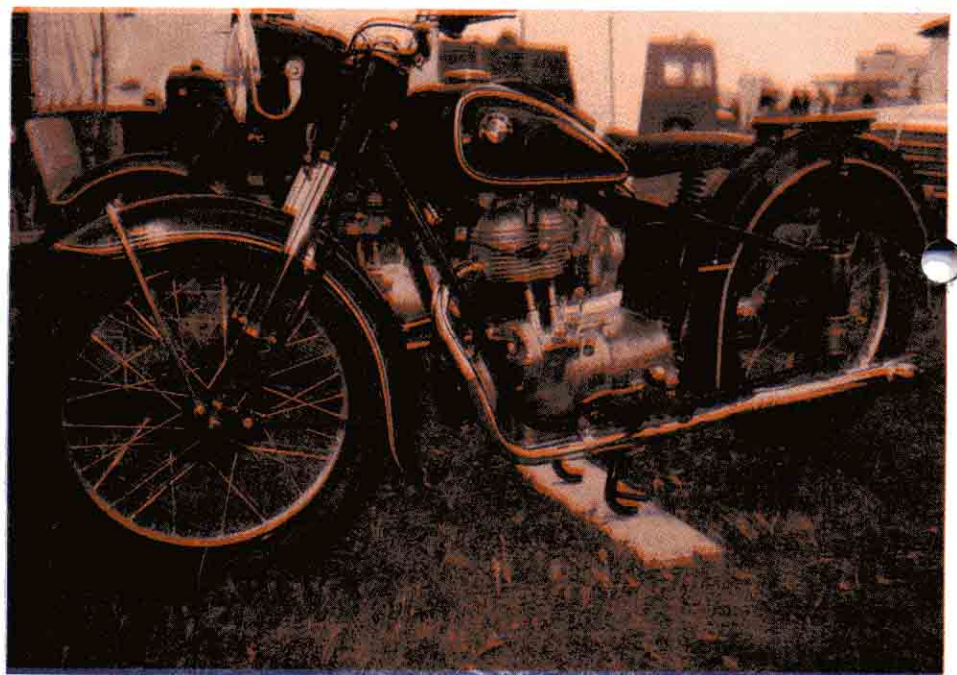


Milan v družbi starih lepotev.

Stanislav Kores – poleg restavriranja poseben poudarek še hitrostnemu dirkanju

»Moja ljubezen do motorjev mi je bila nekako položena že v »zibelko« saj je oče, kot edino prevozno sredstvo vedno posedoval kakšen motor. Ta zvok motorjev me zato od tistih dni spremlja še danes in ga ni moč izbrisati. Po končani osnovni šoli sem začel z vožnjo go-kart dirk in sem kar sedem let tekmoval za državnem reprezentanco v AMD – Ptuj. Istočasno pa sem zbiral stare motorje in če bi danes imel vse, bi to gotovo že bil kar lep muzej.

V nadaljevanju bom predstavil nekaj svojih dosežkov na katere sem zelo ponosen kot zbiratelj ali kot tekmovalec. Z motorji katere sem sam pripravil od točke nič pa do točke, ki ji mi pravimo da je motor 100% restavriran sem sodeloval na več srečanjih, razstavah in dirkah doma in v tujini.«



Kar tri leta truda so bila potrebna, da je ta BMW R-25 iz leta 1951, ki ima zraven še prikolico, dobil pravo podobo.

- v letu 1986 sem uredil zanimiv eksponat, katerega sem razstavil tudi v Italiji. To je italijanski moped MOTOM (1951), ki malo potroši in ima 50 ccm gibne prostornine.
- eden redkih primerkov v moji zbirki je tudi BMW R – 25 (1951) s prikolico, za katerega ureditev sem porabil tri leta.
- v začetku devetdesetih let sem odkril zanimiv eksponat TRIUMPH BD – 250 TWN l. 1939, kateremu je manjkalo kar precej delov tako da sem po zahtevnem iskanju originalnih nadomestnih delov, motor usposobil po štirih letih. Motor je zanimiv zato, ker ima v cilindru dva bata, ki sta nameščena vsak na svoji ojnici. Zanimiva je tudi izvedba krmljenja, ki pomeni začetek turbopolnilnikov že v letu 1939. S tem motorjem, ki je edini v Sloveniji in Avstriji, sem leta 1996 zmagal na znameniti dirki Rok see v Avstriji, v letu 1998 pa sem z njim

zmagal na dirki na Ljubelj v konkurenci 82. tekmovalcev.

- v času zbiranja gradiva za izdajo monografije o znamenitem rojaku in izumitelju Janezu Puhu, ki jo je pripravljala Zgodovinski arhiv iz Ptuja sem restavriral znameniti motor Puch 250 S – 4 iz leta 1938, ki je tudi edini tak motor registriran v Sloveniji. Posebna zanimivost tega motorja je ta, ker je bil edini, ki je imel v zadnjem kolesu vgrajeno suho sklopko. Tudi z njim sem zmagal na eni od dirk na Ljubelj in na Štajerskem reliju lanskega leta.
- za letošnje namene dirkanja sem restavriral GIRELO (1936) tip »SEI GIORNI«, katera je bila nekaj pojem moto dirk po Italiji. Za potrebe pridobivanja nado-

mesnih delov sem bil primoran obiskati več različnih sejmov v Italiji.

Preden končam, naj vse ljubitelje starih motorjev še povabim na srečanje oldtimerjev – starodobnikov, ki ga 22. maja organiziram v občini Kidričevo, nedaleč stran od Pragerskega.

VABLJENII

Iz naše zgodovine

STROJEVODSKI KOLEDAR

Ko sem nedavno brskal po katalogu, s knjižničnim materialom starejšega letnika, v Univerzitetni knjižnici v Mariboru, mi je zanimanje vzbudil kataloški listek z naslovom: Strojvodski koledar 1936. Ker mi radovednost ni dala miru, sem naročil koledar iz arhivskega skladišča misleč, da bom dobil kakšen stenski koledar, okrašen z risbo kakšne parne lokomotive. Toda bil on prijetno presenečen, ko mi knjižničar izroči majhen, a bogato opremljen rokovnik, po zunanjih merah enak rokovniku, ki ga ob začetku leta prejmemo za vodenje evidence delovnega časa. S trdimi platnicami zvezan rokovnik je štel kar 221 strani, kar me je po obsegu in vsebini še najbolj spominjalo na priložnostno izdajo novoletne pratike. Presenetila me je že sama platnica, na kateri je bila na črni podlagi z zlatimi nitkami bogato izvezena podoba parne lokomotive, zraven pa napis, da gre že za trinajsti letnik koledarja za leto 1936.

Rokovnik je omogočal vpisovanje turnusov, vodenje evidenc opravljenega dela, s tem da so bile za vse postavke vpisovanja izdelane rubrike (npr. potniška, tovarna, režijska vožnja). Nekaj podobnega, kot je to mogoče zaslediti v današnjem rokovniku, le da je bil takratni neprimerno bolj potraten s stranmi, namenjenimi različnim vodenjem evidenc. Veliko je bilo tudi strani, namenjenih različnim splošno tehničnim podatkom kakor tudi podatkom o železnici, (podrobno sem na primer našel opisano sestavo in delovanje takratnega »brzino-merja«). Za rokovnik je značilno mnoštvo različnih reklam, kar priča o tem, da so na tak način skušali omiliti stroške izdelave tako obsežnega rokovnika. Ob prebiranju različnih dokumentov iz tistega časa sem ugotovil, da je bil rokovnik zelo cenjen tudi med drugimi zaposlenimi na železnici. Kljub dejstvu, da za tisti čas ni bil poceni, pa je njegova zaloga vedno pošla.

Opis omenjenega rokovnika – koledarja je eden od izsekov iz zakladnice zgodovine, ki opisuje, kako so svoj poklic doživljali strojevodje med obema vojnoma. Čeprav brskanje po arhivih v naših knjižnicah (knjige, železniški časopisi, delavski časopisi in revije) zahteva določeno vztrajnost, pa ti najdeno zmeraj poplača trud iskanja, ker te navdaja z novimi spoznanji iz zgodovine, ki človeka na poseben način bogati.

Krajevni zaupniki Oblastne uprave Ljubljana.

Kurilnica: Maribor: Schwarz Emil.
Kurilnica: Jesenice: Kosem Franc.
Kurilnica: Židani most: Burger Emil.
Kurilnica: Novo mesto: Kastelic Josip.
Kurilnica: Velenje: Rus Ivan.
Kurilnica: Murska Sobota: Ošek Karol.
Kurilnica: Čakovec: Polovič Franjo.
Kurilnica: Rakek: Kamnikar Ivan.
Kurilnica: Rogatec: Kacijan Ivan.
Kurilnica: Slov. Bistrica: Križan Anton.
Kurilnica: Slov. Konjice: Bertonec Franc.
Kurilnica: Kočevje: Hvala Josip.
Kurilnica: Borovnica: Jeras Valentin.
Kurilnica: Dravograd: Jager Adolf.

PRESTOPNO LETO 1936

ima 366 dni.

Astronomski letni časi:

Pomlad prične 21. marca ob 14. uri 18 min.
Poletje prične 22. junija ob 9. uri 38 min.
Jesen prične 24. septembra ob 0. uri 39 min.
Zima prične 22. decembra ob 10. uri 39 min.
(Po srednjeevropskem času.)

Državni prazniki:

Rojstni dan Nj. Vel. kralja.
Dan uedinjenja (1. decembra).

Železničarski praznik:

Sv. Konstantin (3. junija).

Ena od strani v rokovniku.

Ta članek naj kot spodbuda služi predvsem tistim, ki bodo brskali po stari literaturi in nam zanimivosti posredovali za objavo tudi v naš časopis.

Zdenko Lorber

STROJEVODSKI KOLEDAR

ZA PRESTOPNO LETO
1936
TRINAJSTI LETNIK



S POLNO PARO V BOLJO BODOČNOST!

IZDALO IN ZALOŽILO
UDRUŽENJE MAŠINOVODIJ DRŽAVNIH ŽELEZNIC
IN BRODOV KRALJEVINE JUGOSLAVIJE
OBLASTNA UPRAVA LJUBLJANA

TISKARNA »SLOVENIJA« V LJUBLJANI
(PREDSTAVNIK A. KOLMAN)

Gostilna „Lokomotiva“
Klubni lokal Udruženja Strojvodij, Maribor
Izvrstno sortirano vino, znano sveže
pivo ter vedno topla in mrzla jedila
Za obisk se priporoča
M. J. Golob, Maribor, Frankopanova 29

Magdalenska lekarna
Mr. Ph. Viktor Savost
Maribor, Kralja Petra trg 3
dobavlja zdravila za člane bolniške blagajne

**Schaffhausen
Omega-Doxa**
itd. dobite najceneje
pri urarju



J. Vilhar
Ljubljana
Sv. Petra c. 36

Precizne ure

Reklame v rokovniku iz leta 1936.



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

MMENJE

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



**V NASLEDNJI ŠTEVILKI
PRIČAKUJTE PRISPEVEK,
KJER BO PODROBNO
PREDSTAVLJEN ŽELEZNIŠKI
MUZEJ V LJUBLJANI**

Malo za šalo, malo za res

ŠALE IN AFORIZMI

*Kakšna je razlika med modrcem in zaključnim računom?
Je ni – oba prikrivata dejansko stanje.*

*Ko kmetu poveste šalo, se smeje trikrat. Prvič, ko šalo sliši, drugič,
ko mu šalo razložijo, in tretjič, ko šalo razume.*

*Direktor se smeje dvakrat: prvič, ko šalo sliši in drugič, ko mu jo
razložijo. Da bi šalo razumel, to ni mogoče.*

*Oficir se smeje samo enkrat. Takrat, ko mu šalo povedo, saj ne
dovoli, da bi mu kdo kaj razlagal, razume pa tako nič.*

Če pa šalo poveste Židu, reče: »To šalo že poznam!« in pove boljše.

*Nekoč sem v neki dvorani, ki je bila polna uglednih ljudi, objestno
vzkliknil: »Tat!«
Vsi so se ozrli.*

*Če se da zakonski mož sterilizirati, mora žena še bolj paziti, da ne
zanosi.*

*Rad bi poljubil otroke za lahko noč, a ne morem, saj že spim, ko se
vrnejo domov.*

Zmerno uživanje alkohola tudi v večjih količinah ne škoduje.

*Ko sem jo spoznal, sem jo gledal kot boga!
Po poroki pa se samo še križam.*

*Ljudje so že vsega siti.
tudi tisti, ki so lačni.*

*Zadnje čase sem hudo raztresen. Pridem domov, poljubim vrata in
zaprem ženo.*

*Veliko tistih, ki jim gledamo skozi prste, bi moralo gledati nas
skozi rešetke.*

*Saj ni nič hudega, če so nam nekoliko skrajšali verigo, nerodno je
le to, da je skleda ostala tam, kjer je bila in je ne dosežemo.*

*To je nesramna goljufija!
Na steklenici piše, da je rok uporabe neomejen, že po eni uri pa
je bila čisto prazna.*

Kdor hoče dobro in hitro štartati, mora na štartu poklekniti.

*Vsak mesec izročim ženi plačilno kuverto.
Vendar se mi zdi, da bi imela rajši denar.*

*V denarnici mi čisto tiho šepeta Prešeren.
Poje, da so trte obrodile vince nam sladko.
Ali je čudno, če grem v gostilno in preverim?*

