



Budnik



mcj

ISSN 1408-7405 13/1999

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

2. JUNIJ – DAN ŽELEZNIČARJEV

ČESTITAMO



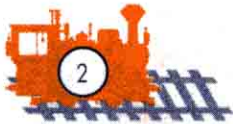
IZ TE ŠTEVILKE



DOGOVOR O
POKOJNINSKI REFORMI
SPREJET

PREDSTAVITEV
ŽELEZNIŠKEGA MUZEJA

NESREČA NA
POTNEM PREHODU



Dogovor o reformi pokojninskega in invalidskega zavarovanja v Sloveniji

Potem ko pokojninsko reformo v Sloveniji pripravljamo že dobri dve leti, smo v prejšnjem mesecu le dočakali enega od pomembnejših »znanilcev« prihajajočega Pokojninskega zakona – to je Dogovor o pokojninski reformi, ki so ga podpisali socialni partnerji. Ker gre za mukoma sprejeti dokument, dvomim, da bodo skušale stranke v parlamentu ob sprejemanju tega zakona znižati, s podpisanim Dogovorom zagotovljeno raven pravic. Tako lahko realno pričakujemo, da bo zakonsko besedilo sledilo rešitvam iz tega Dogovora. Ob dveh najpomembnejših postavkah te reforme (višini upokojitvene starosti in upoštevanju delovne dobe kot kriteriju za doseg polne pokojnine) je treba reči, da se juha ne bo pojedla tako vroča, kot se je kuhala. Veliko zahvale, da je to tako, lahko pripišemo tudi lastni angažiranosti. Ostra sindikalna nasprotovanja, podkrepljena z uličnimi protesti (npr. 27. marec 1998) so dala predlagatelju vedeti, da bo treba upoštevati tudi predloge predstavnikov delavcev.

Dogovor opredeljuje nekatere ključne postavke. Za večino podrobnosti pa bo treba počakati na zakonsko besedilo, ki ga bo za drugo obravnavo (predvidoma v juliju) pripravila vladna stran. Ker besedilo sprejetega Dogovora ne vsebuje preveč nepotrebne »latovščine« in je kot tak berljiv širšemu krogu bralcev, njegove najpomembnejše dele predstavljamo v celoti.

Podpisniki dogovora se zavedajo, da je predložena reforma nujen korak za dolgoročno stabilnost sistema pokojninskega in invalidskega zavarovanja, ki mora zavarovancem na pravičen, ekonomsko učinkovit in socialno sprejemljiv način zagotoviti socialno varnost za primer starosti, invalidnosti, telesne okvare, potrebe po stalni pomoči in postrežbi ali smrti, in ki bo hkrati

omogočal, sproščal in spodbujal gospodarske in razvojne potenciale.

I. POGOJI ZA UVELJAVITEV PRAVICE DO STAROSTNE POKOJNINE

1. Zavarovanec pridobi pravico do starostne pokojnine brez odbitkov, ko dopolni 20 let pokojninske dobe in minimalno starost 63 let (moški) oziroma 61 let (ženska).

Zavarovanec, ki je dopolnil 40 let delovne dobe (moški) oziroma 38 let delovne dobe (ženska), pridobi pravico do starostne pokojnine brez odbitkov že, ko dopolni starost 58 let.

V pokojninski sistem se uvede nov institut delovne dobe, ki predstavlja leta zavarovalne dobe kot časa dejanskega opravljanja dejavnosti, na podlagi katere je bilo sklenjeno obvezno pokojninsko zavarovanje. Delovna doba v večji meri kot pokojninska doba upošteva večjo izčrpanost zavarovancev. Zato se v delovno dobo všteta tudi obdobja dejanskega opravljanja dejavnosti pred letom 1983, ko nekaterim kategorijam zavarovancev predpisi še niso omogočali vstopa v obvezno pokojninsko zavarovanje (samostojna obrtna dejavnost, samostojna kmetijska dejavnost, dela pri sečnji, obdelavi in spravilu lesa ter druga obdobja) in za katera so bili naknadno plačani prispevki. V delovno dobo pa se ne všteta dokupov pokojninske dobe za čas študija in služenja vojaškega roka ter obdobja dodane dobe.

Zavarovanec, ki je dopolnil 40 let pokojninske dobe (moški) oziroma 38 let pokojninske dobe (ženska), lahko pridobi pravico do starostne pokojnine z odbitki, ko dopolni starost 58 let.

Na račun starševstva se upokojitvena starost zniža največ do 56 let starosti (ženske) oziroma največ do 58 let starosti (moški).

Zavarovanki, ki je dopolnila 38 let delovne dobe, se starostni pogoj 58 let zniža za toliko mesecev, kolikor je prebila v zavarovanju do dopolnitve 18. leta starosti.

2. V prehodnem obdobju bodo minimalna in polna upokojitvena starost ter polna pokojninska doba za ženske znašala toliko, kot so za posamezna leta določene v preglednici 1.

V prehodnem obdobju se bodo po enaki dinamiki, kot je s tem dogovorom določena za postopno večanje minimalne starosti žensk s polno delovno in za postopno večanje polne starosti žensk s polno pokojninsko dobo, postopno višale upokojitvene starosti tudi za ženske z 20 leti pokojninske dobe ali s 15 leti zavarovalne dobe. Po ustreznih dinamiki so bodo uvajale tudi ugodnosti, ki so predvidene za starševstvo in zavarovalno dobo pred 18. letom starosti. Bolj postopno oziroma počasneje se bodo v prehodnem obdobju uvajale druge ugodnosti oziroma nove pravice, ki so bile že opredeljene v predlogu zakona za prvo branje.

3. Brez odbitkov zaradi upokojitve prea dopolnitvijo polne starosti se lahko delavec, ki je dopolnil 40 let pokojninske dobe (moški) oziroma 38 let pokojninske dobe (ženska), upokoji tudi, če:

- mu je delovno razmerje prenehalo zaradi stečaja ali druge oblike prenehanja delodajalca in mu ni možno zagotoviti druge zaposlitve;
- mu je delovno razmerje prenehalo iz operativnih razlogov ob izpolnjevanju posebnih pogojev, določenih v tem zakonu;
- je pri njem podana invalidnost po tem zakonu;
- ima status brezposelne osebe in je bil v zadnjih 24 mesecih najmanj 12 mesecev kot brezposelna oseba prijavljen na zavodu za zaposlovanje.



Preglednica 1

Leto	Minimalna starost		Polna delovna doba		Polna starost	
	leta	meseci	leta	meseci	leta	meseci
2000	53	4	35	0	53	4
2001	53	8	35	0	53	8
2002	54	0	35	3	54	0
2003	54	4	35	6	54	4
2004	54	8	35	9	54	8
2005	55	0	36	0	55	0
2006	55	4	36	3	55	4
2007	55	8	36	6	55	8
2008	56	0	36	9	56	0
2009	56	4	37	0	56	4
2010	56	8	37	3	56	8
2011	57	0	37	6	57	0
2012	57	4	37	9	57	4
2013	57	8	38	0	57	8
2014	58	0	38	0	58	0
2015	-	-	-	-	58	4
2016	-	-	-	-	58	8
2017	-	-	-	-	59	0
2018	-	-	-	-	59	4
2019	-	-	-	-	59	8
2020	-	-	-	-	60	0
2021	-	-	-	-	60	4
2022	-	-	-	-	60	8
2023	-	-	-	-	61	0

4. V zakonu se določijo kriteriji, na podlagi katerih se sklepajo kolektivne pogodbe med delodajalci in sindikati za dodatno zavarovanje, ki naj delavcem posameznega delodajalca omogoči kriterije izpada pokojnine zaradi odbitkov na račun upokojitve pred polno starostjo, če za takšno upokojitev obstaja skupni interes delavca in delodajalca. Takšni kriteriji so na primer: vsaj 20 let dela na delovnih mestih, kjer tempo dela narekuje stroj, kjer je stalno nočno delo ali kjer je stalno troizmensko delo.

II. ODBITKI K ODMERJENI POKOJNINI

Zavarovancu, ki ima 40 let (moški) oziroma 38 let (ženska) delovne dobe, in

pridobi pravico do starostne pokojnine pred dopolnitvijo 63. leta starosti (moški) oziroma 61. leta starosti (ženska), se pokojnina, odmerjena glede na dopolnjeno pokojninsko dobo in pokojninsko osnovo, zniža za vsak mesec starosti, ki manjka do dopolnjene polne starosti, na naslednji način:

Starost – v letih	Odbitek znaša na mesec
58	0,30 %
59	0,25 %
60	0,20 %
61	0,15 %
62	0,10 %
63	0,00 %

III. DODATKI K POKOJNINI, KI SE PRIZNAJO ZAVAROVANECM ZARADI ODLOGA PRI UPOKOJITVI

1. Zavarovancu, ki je dopolnil minimalno upokojitveno starost, in polno delovno dobo 40 let (moški) oziroma 38 let (ženska), se pokojnina ne znižuje zaradi upokojitve pred dopolnitvijo polne starosti.

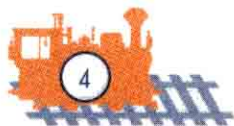
2. Zavarovancu, ki doseže minimalno upokojitveno starost in polno delovno dobo, pa se ne upokoji, temveč ostane v zavarovanju, se leta zavarovalne dobe, dopolnjena po dopolnitvi 58 let starosti in 40 let (moški) 38 let (ženska) delovne dobe, upoštevajo pri odmeri pokojnine po lestvici prikazani v preglednici 2.

3. Zavarovancu, ki je izpolnil pogoje za pridobitev pravice do starostne pokojnine, in ostane v zavarovanju po dopolnitvi 63 let starosti (moški) oziroma po dopolnitvi starosti 61 let (ženske), se pokojnina, ki mu je odmerjena glede na pokojninsko dobo in pokojninsko osnovo, poveča za vsak mesec zavarovanja po dopolnitvi navedene starosti, na način prikazan v preglednici 3.

4. Poleg pribitkov na račun polne delovne dobe je ekonomska spodbuda posamezniku, da prostovoljno odloži datum upokojitve, tudi sorazmerna odmera pokojnine od pokojninske osnove za vso pokojninsko dobo nad polno pokojninsko dobo brez omejitev.

IV. DOLOČITEV OBDOBJA, IZ KATEREGA SE VZAMEJO PLAČE ALI OSNOVE ZA IZRAČUN POKOJNINSKE OSNOVE

Starostna pokojnina se odmeri od mesečnega povprečja plač, ki jih je zavarovanec prejel, oziroma zavarovalnih osnov, od katerih so mu bili obračunani prispevki, v katerihkoli zaporednih 18 letih zavarovanja po 1.1.1970, ki so zanj najugodnejša (v nadaljnjem besedilu: pokojninska osnova).



V. ODMERA POKOJNINE OD POKOJNINSKE DOBE

Zavarovancu, ki je bil ob reformi vključen v zavarovanje, se bo pri odmeri pokojnine upoštevala pokojninska doba, dopolnjena do reforme, v odstotku od pokojninske osnove, kakršen je za posamezno dolžino pokojninske dobe veljal do reforme. Za pokojninsko dobo, ki jo bo tak zavarovanec dosegel po reformi, bo odmera na leto znašala 1,5 %.

Za zavarovance, ki se bodo prvič zavarovali po začetku reforme, se bo odstotek za odmero pokojnine določil tako, da se bo za prvih 15 let pokojninske dobe pokojnina odmerila v višini 35 % pokojninske osnove (moški) oziroma 38 % pokojninske osnove (ženske); za vsako nadaljnje leto pokojninske dobe se bo pokojnina povečala za 1,5 % pokojninske osnove.

Vlada Republike Slovenije se obvezuje, da bo pri pripravi predloga zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (EPA 561) v naslednjih fazah zakonodajnega postopka upoštevala določila tega dogovora in skupna stališča, sprejeta na Ekonomsko socialnem svetu.

Preglednica 2

leto delovne dobe		odmerni odstotek za 1 leto delovne dobe	
moški	ženske	moški	ženske
35 % - za prvih 15 let pokojninske dobe	38 % za prvih 15 let pokojninske dobe	2,333 %	2,533 %
od 15. leta do 40. leta	od 15. leta do 38. leta	1,5 %	1,5 %
41. leto	39. leto	3,0 %	3,0 %
42. leto	40. leto	2,6 %	2,6 %
43. leto	41. leto	2,2 %	2,2 %
44. leto	42. leto	1,8 %	1,8 %
45. in nadaljnja leta	43. in nadaljnja leta	1,5 %	1,5 %

Preglednica 3

Starost ob upokojitvi		% povečanja pokojnine
moški	ženske	za vsak mesec zavarovanja od polne starosti
64	62	0,3 %
65	63	0,2 %
66	64	0,1 %
67 ali več	65 ali več	0,0 %

Reprezentativni sindikati za območje Republike Slovenije bodo podprli te zakonske rešitve.

Določila dogovora bodo udeleženci spreminjali sporazumno.

Povzel Zdenko Lorber

Osrednja tema

Železniški muzej v Ljubljani se predstavi – pogovor z Mladenom Bogičem

Tokratna predstavitev železniškega muzeja v Ljubljani nekako sovпада s praznovanjem 2. junija, dneva železničarjev. Poleg tega dejstva pa naj tokratna predstavitev služi tudi kot povabilo vsem, da si zanimivosti, ki jih hrani ta muzej, tudi ogledate.

Verjamem, da si pojem muzej vsak različno predstavlja. Nekatere že sama uporaba te besede odvrne od tega, da bi si kakšen muzej tudi ogledali. V primeru ogle-

da železniškega muzeja pa vam zagotavljam, da vam bo vse morebitne stereotipe s svojo prijaznostjo, toplim sprejemom in širokim poznavanjem železniške zgodovine razbil vodja muzeja Mladen Bogič. Zato mi dovolite, da vsem tistim, ki niste iz Ljubljane, dam namig, kdaj obiskati muzej. Ko boste naslednjič morali oditi na zdravniški pregled v Ljubljano, se po telefonu 29 12641 dogovorite še za ogled muzeja. Tako boste prijetno združili s koristnim, za

tako podaljšano dopoldne v Ljubljani pa vam zagotovo ne bo žal. Še tol Železničarji imamo prost vstop.

»Od kod ideja o ustanovitvi železniškega muzeja in od kdaj ta deluje?«

»Ideja o ustanovitvi železniškega muzeja je prvič vzplamtela že davnega leta 1949, ko je bila v Ljubljani proslava ob





100-letnici Jugoslovanskih železnic. Takrat je bila organizirana velika parada lokomotiv, pripravili so priložnostno razstavo, obnovljena pa je bila tudi najstarejša lokomotiva.

Pozneje, v novejši Jugoslaviji, je bilo dogovorjeno, da bi tehnični muzej starih avtomobilov uredili v Sloveniji, železniški muzej pa v Beogradu. Tako se je že začela oblikovati zbirka starih avtomobilov v Sloveniji (prihajati so začeli prvi avtomobili – tudi Titov Rollce Royce z Brionov). Vse tisto, kar je bilo železniškega, nabrano ob praznovanju 100-letnice, pa je bilo dostavljeno v Beograd. Že takrat je bilo veliko naših ljudi nezadovoljnih s to potezo oblasti. Ko smo do nedavnega še vzdrževali stike z muzejem v Beogradu, so nam gostitelji ob obisku znali točno pokazati stvari in predmete (tudi lokomotive), ki so prišli k njim iz Slovenije. Žal se takrat niso delali nikakršni spiski, tako da bi tudi ob najugodnejših okoliščinah težko karkoli zahtevali nazaj. Je pa res, da so v Beogradu parne lokomotive Južne železnice, ki v njihov zgodovinski kontekst in v njihovo muzejsko zbirko sploh ne sodijo.

Za pionirja (nestorja) slovenskega železniškega muzealstva lahko štejemo akademskega slikarja profesorja Staneta Kumarja, ki sploh ni bil zaposlen na železnici, je pa večino svojega ustvarjalnega opusa po-

svetil železnici. Poleg njegovega entuziazma je bilo odločilno tudi to, da je bil nekdanji direktor Ciril Mravlja njegov sošolec, tako da ga je ta v njegovih prizadevanjih za ustanovitev muzeja zelo podpiral. Drugi pomemben mož, ki mu gre pripisati zasluge za preboj ideje o ustanovitvi muzeja, pa je Tadej Brate. Kot ambiciozen in natančen poznavalec železniške zgodovine je za

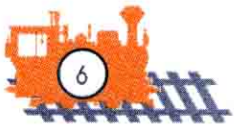
nemško govorno področje spisal tudi knjigo, ki nam še danes služi kot temeljno delo s področje naše železniške zgodovine. »

»Kako je vas pripeljala pot v železniški muzej?«

»Železnica me je vse življenje zelo zanimala. Že v srednji šoli sem si za maturitetno nalogo iz fizike izbral delovanje parnega stroja na lokomotivi. Študiral sem sicer jezike (nemščino), ker sem takrat menil, da bo strojna fakulteta zame pretežka. Toda te odločitve mi ni bilo nikoli žal, ker sem danes le humanist in lahko na podlagi svoje izobrazbe tudi lažje zaznavam kulturno dimenzijo tega dela, ki ga opravljam. Poznavanje nemščine pa mi je v veliko pomoč tudi pri navezavi poznanstev z našimi severnimi sosedi, s katerimi delimo del skupne zgodovine. V začetku moje službene kariere sem imel možnost zaposliti se v Iskra Commercu, vendar sem si takrat rekel, grem še na železnico vprašat, ali imajo slučajno kakšno službo zame. In res so me takrat sprejeli na oddelek za raziskavo trga. Ko pa se je pojavila možnost, sem se takoj javil za delo v muzeju, in to od samega začetka njegovega delovanja v letu 1981.«



Mladen Bogič – vodja muzeja



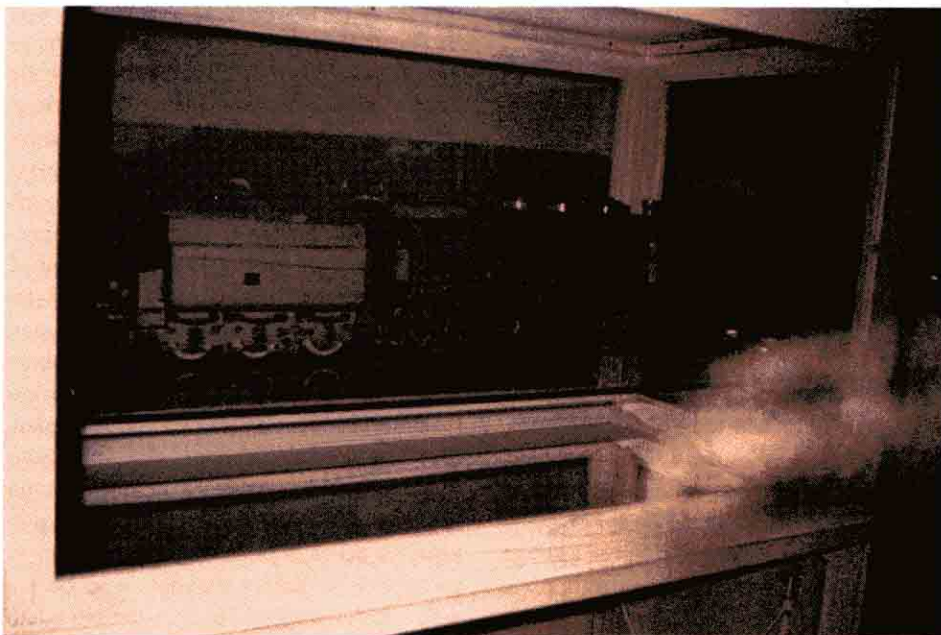
»Koliko vas dela v muzeju in kako presoiate delovanje muzeja v minulih letih?«

»V muzeju nas je šest, kar je premalo. Vodičev nimamo. Dva delavca sta v depandansi, eden je za muzejski vlak, imamo pa še zgodovinarke in tajnico. Sam muzej

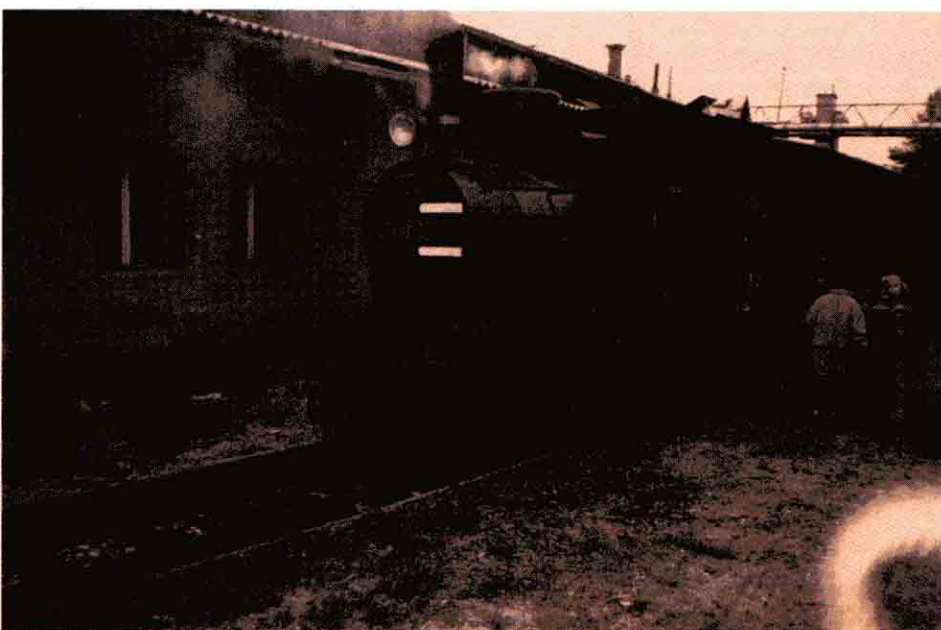
vodim, sem kustos, skrbim za stike s tujino in sem vodič. Od vsega dela sem najraje vodič in najmanj rad vodja. To pa predvsem zaradi tega, ker moram imeti za to delo debelo kožo. Prosjačenje in trkanje na večkrat ista vrata ni ravno del posla, ki bi človeka razveseljeval. Toda kljub temu počasi napredujemo in dosegli smo marsikaj.

Že sama lokacija je pravi arhetip železniškega muzeja in je kot taka idealna. Kje bi lahko lepše razkazoval stare lokomotive, kot v kurilnici, ki je bila zgrajena ob koncu 19. stoletja in je nabita s sporočili iz zgodovine. Ko po eni strani bližina mestnega jedra Ljubljane pomeni prednost za potencialne obiskovalce, pa se na drugi strani pojavlja odkrita bojazen, da bi pogolten kapital investitorjev utegnil poseči po tej imenitni lokaciji. S tem bi bila storjena nepopravljiva škoda muzeju, ki bi s preselitvijo na kakšno drugo lokacijo zgubil svojo avtentičnost in enkratni ambient.

Da bi lahko kolikor toliko redno obnavljali stare lokomotive kot tudi ohranjali pri življenju parno vleko, bi si v prihodnje želeli, da bi v delavnici redno delalo vsaj šest vzdrževalcev. S tem bi se ohranjalo tudi znanje, ki je za to delo potrebno. Če si kdo misli, da je mogoče pri vzdrževanju parnih lokomotiv vse postoriti s kladivom, se hudo moti. Marsikdo si sploh ne predstavlja, kako je parna lokomotiva občutljiv instrument, ki zahteva svojevrstno mehaniko znanje. Druga moja želja pa se nanaša na ureditev našega statusa. V osnovi smo mi še zmeraj interna industrijska zbirka v sklopu železnice. Zato bi si želeli tesnejšega sodelovanja, predvsem pa gmotno pomoč države. Rešitev bi morebiti bila, da se na tej lokaciji združi tehnični muzej avtomobilov in lokomotiv.«



V muzeju boste lahko naleteli na lokomotive – modele...



....in na take, v katerih se boste lahko celo popeljali kot otroci na liki

»Koliko lokomotiv premore muzej, in koliko jih je od tega vozni?«

»Skupaj je v sklopu muzeja približno 60 lokomotiv, čeprav vse niso na tej lokaciji. Tukaj imamo 25 lokomotiv in veliko starih vagonov, ki pa žal na prostem propadajo. Prostori v kurilnici omogočajo namestitve približno 20 lokomotiv, kar pa je sedaj tudi onemogočeno, ker se v istih prostorih lokomotive tudi obnavljajo. Tako je večina lokomotiv na prostem in je tako prepuščena zobu časa. Nekaj pokritih prostorov imamo na voljo še v Novi Gorici, na Pragerskem in v Grosuplju. Vendar je vse to premalo, da bi lahko ohranili to čudovito dediščino.

Naša najstarejša lokomotiva je iz leta 1861. Vozila je po Krasu, njena zanimivost pa je ta, da so jo izdelovali brez strehe.



Zame posebno dragocena je lokomotiva tipa 03, ki je bila posebej izdelana za našo progo Ljubljana-Trst. S svojo posrečeno skladnostjo konstrukcije in moči je postavila nova merila za prihodnje konstruktorje parnih lokomotiv, tako da so jih pozneje izdelali še 54. Zanimiva je tudi novejša lokomotiva serije 06 iz leta 1930, ki je bila namenjena za potniške vlake na hribovitih progah. Poleg teh dveh, meni najljubših lokomotiv, pa imamo na primer še ozkotirno lokomotivo P-3, ki je vozila na relaciji Trst-Poreč. To lokomotivo smo od avstrijskega zasebnega zbiralca lokomotiv dobili kot zamenjavo za lokomotivo, ki za naše pojmovanje zgodovine ni tako pomembna.

Naši hali je tudi ena od treh lokomotiv modrega - Titovega vlaka iz leta 1947. Čeprav je del naše zgodovinske zakladnice, se z njo posebej ne postavljamo. Slabe izkušnje, ki so jih imeli pri razstavljanju avtomobilov iz Titove zbirke v tehničnem muzeju, ko so nekateri te avtomobile brcali, nam govorijo, da bo treba na razkazovanje tega dela tehnične zgodovine še nekaj časa počakati. V inventarju muzeja sta poleg številnih drugih lokomotiv, katerih stanje je odvisno od tega, ali so pod



Poleg vsega navedenega pa muzej še hrani še ogromno zanimivih drobnarij

ohranitev tega dela kulturne dediščine. Žal pa je tako, da pretežno breme njegove organizacije nosijo Slovenske železnice, kjer skozi tržno ceno ni mogoče pokriti stroškov vzdrževanja parne lokomotive. Naročila za njegovo vožnjo pa kar prihajajo. Za posebno petične zasebne naročnike (tudi domače) smo ga že večkrat vpeljali na za to posebnih vožnjah. »

»Kaj muzej poleg lokomotiv še ponuja in kdo so vaši najbolj številni gostje?«

»Lokomotive so seveda osnova tega muzeja, ker najbolj pritegnejo obiskovalce k ogledu. Ko pa se starih lepotic obiskovalci nagledajo, pa imamo ponuditi na ogled še ogromno predmetov v muzejski zbirki, ki zajema celotno paleto predmetov, s katerimi so v svoji zgodovini ravnali železničarji. Videti je mogoče različne do sedaj uporabljene tirne sisteme, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave, različna ročna orodja za vzdrževanje teh naprav, uniforme in podobno. Posebej kaže omeniti ločeni zbirki signalnovarnostnih naprav Južne in Avstrijske državne železnice, ki po svoji obsežnosti prekašata večino drugih tovrstnih muzejskih zbirk. Tako je resnično

treba za celoten ogled muzeja skupaj s predvidenim strokovnim vodenjem žrtvovati nekaj časa, za kar pa tistim, ki si pridejo ogledat naš muzej, ni žal.

Večino naših gostov predstavljajo organizirani obiskovalci iz nižjih razredov osnovnih šol, katerim ponudimo dve uri zanimivega programa. Seveda pa je veliko tudi družin ter tujih in domačih individualnih gostov. Ob tej priliki zato vabim člane vašega sindikata, da si zanimivosti iz našega muzeja tudi sami ogledajo. Vsekakor bodo zelo dobrodošli.«

Pogovarjala sta se
Zdenko Lorber in Štefan Kujavec

»Kako ste zadovoljni s trženjem muzejskega vlaka?«

»Muzejski vlak se je zelo dobro obnesel. Vozi že štirinajsto sezono in pomeni izjemno dopolnitev turistične ponudbe v Sloveniji. Za njegovo organizacijo smo dobili številne pohvalne ocene, predvsem v tujem tisku, ki zelo ceni naša prizadevanja za

Nesreča na potnem prehodu

»OTROCI, GLAVE DOL!«

13. MAJ 1999 – Nesrečni dan za udeležence nesreče v Podlogu pri Šempetru ter opomin vsem, ki kakor koli soustvarjajo politiko varovanja potnih prehodov



Pogled na razbiti motornik in sploščen avtobus nam pove, kako strahovito je bilo trčenje na potnem prehodu v Podlogu pri Šempetru

Ta dan v letošnjem letu si bodo za vse življenje zapomnili udeleženci in svojci žrtev nesreče na potnem prehodu v bližini Šempetra, posebej pa si ga bo zapomnil tudi naš sodelavec Anton Slatenšek, ki je tega usodnega dne upravljal vlak št. 3508 na relaciji Celje-Velenje. Igra usode je hotela, da je tudi tokrat upravljal vlak te številke, s katerim je doživel nalet že prejšnji leti. Takrat je bil v naletu na tovornjak s priklopnikom, na potnem prehodu, nedaleč od tega, ki je bil usoden 13. maja letos, tudi poškodovan. Kot strojevodja, ki šteje zadnje mesece do odhoda v pokoj, si takšnega konca službene kariere verjetno ni obetal. Še posebno ne zaradi tega, ker se je število žrtev na potnih prehodih, v katerih je bil soudeležen kot strojevodja, povzpelo na 15 umrlih.

In kako sam opisuje videnje dogodkov ob tem trčenju v avtobus, poln šolarjev.

»Tega dne sem upravljal motorni vlak, ki vozi na relaciji Celje-Velenje. Ob približevanju potnemu prehodu v Podlogu pri Šempetru, ki leži na ravnem in preglednem delu proge, sem s svoje leve strani opazil, da se je pred prehodom ustavil avtomobil (beli golf). Z desne strani pa se je prehod približeval avtobus, ki bi ob normalnem nadaljevanju vožnje moral prevoziti ta prehod. Žal pa se je pred avtomobilom ustavil tako, da je bil njegov zadnji del še zmeraj na progi. Kljub mojemu pravočasnemu opozarjanju s sireno vlaka, se avtobus ni umaknil s profila proge. Vedoč, da je nesreča neizogibna, sem se vrgel v potniški prostor in zakričal: Otroci, glave dol! (vlak je bil namreč poln dijakov, ki so se vračali domov iz Celja). Sledil je močan nalet na avtobus, s hitrostjo 61 km/h (po traku). Pogled na razdejan in prevrnjen avtobus, v katerem je ostala ukleščena večina otrok, je bil grozovit. Še toliko bolj zaradi tega, ker je večina kričala: Mama! Na pomoč!.....

Pristojne sem obvestil kar po mobilnem telefonu, ki mi ga je na vlaku prinesel eden od šolarjev (?!). Reševalci so prispeli v

slabih desetih minutah. Velik problem je bilo reševanje otrok iz ukleščenega avtobusa. Pri tem so se izkazali bližnji kmetje, ki so z norimi traktorskimi vožnjami hitro dovažali različna pomagala za reševanje otrok iz stisnjene pločevine avtobusa. Po uri in pol reševalne akcije so me odpeljali na izredni zdravniški pregled.

Posebno tragično je, da sta bila na vlaku tudi dva srednješolca, ki sta imela med umrlimi na avtobusu tudi svojega brata oziroma sestro. Tako sta bila žal neposredno soudeležena v nesreči, ki jima je vzela njuna najbližja.

Če je mogoče iz vse tragike omenjenega dogodka izluščiti kaj pozitivnega, potem se to nanaša na pozitivno reakcijo nekaterih medijev pa tudi izjav policije, ki so ob tem dogodku pohvalno ocenili reagiranje udeleženega strojevodje v tej nesreči. Ker se je do zdaj vse prevečkrat dogajalo, da nas niso niti prav imenovali (vlakovodja - strojevodja), je primer naslova na sliki redek pojav, ko so pozitivni prispevek strojevodje (Antona Slatenška) k ublažitvi nesreče tudi tako objavili.

12. SOBOTA, 13. MAJA 1999

KRONIKA

Preiskava še ni končana, nekaj podrobnosti pa je že znanih

Kaže, da je najbolj prisebno ravnal strojevodja

Naš sodelavec

BOJAN CENE

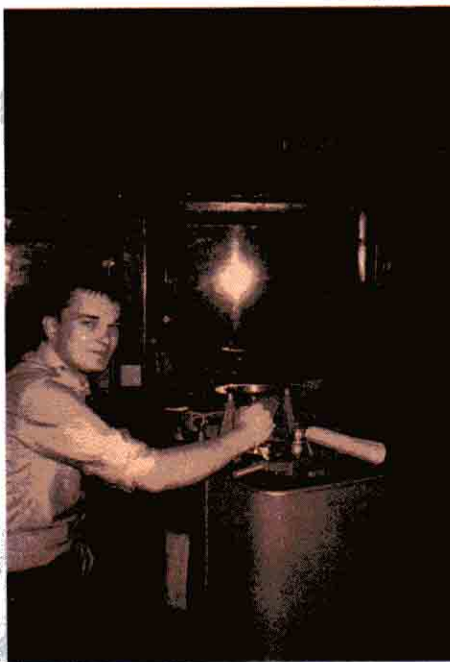
(Strojevodja in študent ob delu, ki se pri svojem študiju na elektro fakulteti med prvimi srečuje s tehnologijo Pendolina in Siemens)

»Zakaj si se odločil za omenjeni študij?«

»Za študij sem se odločil zaradi močne želje po višjem znanju s področja močnosti elektrotehnike in širšega zanimanja za vlečna vozila. Vzrok je tudi v tem, da strojevodja v Celju nima prave perspektive v primerjavi z drugimi vlekami na SZ. V Celju je tudi izrazit problem izguba zdravstvene skupine, za kar vidim, da se drugje ugodneje rešuje.«

»Kako te je podpiral delodajalec?«

S Slovenskimi železnicami imam pogodbo o šolanju. Tako sem imel plačano celotno šolanje in izredne dopuste. Če primerjam železnico z drugimi podjetji, moram povedati, da je to pri nas ugodno rešeno. Razumeti moramo, da delodajalec ne more plačevati vsakega študija, ampak samo tistega, ki se navezuje na našo stroko. Tudi v službi sem imel vso podporo pri odobritvi prostih dni, za kar se zahvaljujem celotnemu vodstvu, nadzornikom in sodelavcem.«



»Za diplomsko nalogo si izbral temo s področja novih vlakov, torej še vedno ostajaš zvest vlečnim vozilom?«

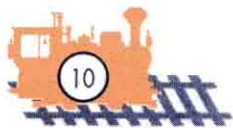
»Vsekakor so me zanimalo lokomotive, zato sem se lani z delodajalcem posvetoval o tematici diplomske naloge. Tako sem se odločil da bom diplomsko nalogo izdelal s področja novih vlakov (Siemens, Pendolino). Tema je zelo zanimiva tudi na fakulteti, kjer se bodo s tem tudi prvič srečali.

V nalogi bom predstavil osnovne naprave na motorniku in njihovo delovanje. Poučar bo na delovanju asinhronskega motorja, drugih posameznih elementov, kot so razsmerniki, presmerniki, tiristorji ... Nalogo sem si zamislil tako, da bo možno z vsakim naslednjim poglavjem razumeti temo, ki je prikazana v prejšnjem poglavju. Tako bo na koncu zadeva popolnoma razumljiva tudi za nekoga, ki ni ravno podkovan v elektrotehniki.«

»Ali je pri nas že dosti strokovne literature o novih vlakih?«

»Slovenske železnice so prosile fakulteto za elektrotehniko v Ljubljani, da pripravi seminar s področja novih vlakov. Tega seminarja sem se tudi udeležil. Fakulteta je





izdelala obširno skripto, ki zajema vse elemente v elektromotorniku Siemens in Pendlino. Tako sem tam prejel prvo literaturo, ostalo pa sem pozneje dobil od službe za vleko na Slovenskih železnicah. Je pa res, da literatura prihaja od proizvajalca postopoma, tako da vsi, ki se s tem že ukvarjamo, tako rekoč prebijamo led.»

»Ali pri pripravi naloge sodeluješ tudi s strokovnjaki iz sistema Slovenskih železnic?«

»Pri pripravi naloge sodelujem z mag. Vilijem Kozincem, ki bo moj somentor pri zagovoru diplomske naloge. Skupaj sva se podala v zahtevne izračune s področja elektrovleke na progi Divača-Koper. Tudi na fakulteti so njegovo somentorstvo močno podprli, saj ga poznajo kot dobrega strokovnjaka, predava namreč tudi predmet električni pogoni.«

»Torej predstavljaš mlad strokovni potencial za vleko. Ali vidiš svoje ambicije v tem, da bi prenašal svoje znanje na generacije, ki bodo upravljale nova vozila?«

»Zanesljivo bi lahko pridobljeno znanje prenašal tudi na drugo osebje, saj sem se v zadevo zelo poglobil in menim, da bi bil moj trud s tem najbolje izkoriščen. Če bi prišlo do kakšnih nejasnosti, pa bi imel v ozadju fakulteto, ki se dejavno ukvarja z različnimi problemi v podjetjih, tako da se veseli vsakih vprašanj.«

»Zanima me, v kakšni vlogi bi se novo znanje najbolje prenašalo na drugo osebje?«

»Vsekakor je to vloga inštruktorja strojevodij, katerega vloga pa mojem mnenju ni najbolj dorečena. Če bi si jaz zamislil delo inštruktorja, bi to delo moralo potekati nekoliko drugače kot do sedaj. Sodelovati bi moral na mesečnem šolanju in sodelovati z delavniško in servisno službo. Spremljati bi moral vsako vežbanje in na vsakem koraku bi moral biti strojevodji za podporo in pomoč. Šele po vsem tem bi bila kontrola, o kateri pa ne trdim, da ni potrebna.

Pogovarjal se je
Zlatko Lojen

Poslovili smo se od dveh sodelavcev

V zadnjem obdobju sta vrste mariborskega strojnega osebja zapustila dva naša sodelavca. Stanko Šuperger je opravljal dela strojevodje, Jožef Korošec pa dela pomočnika strojevodje. Na njuni zadnji »turi« smo ju z najboljšimi željami za v prihodnje pospremili tudi predstavniki sindikata.



Stanko Šuperger s sodelavci

Jožef Korošec

Sindikalna druženja

Počastitev naših članic

Počastitev nežnejšega spola članstva je postalo že tradicionalno, zato se temu tudi letos nismo izognili.

Po zboru povabljenih članic smo se odločili, da se tokrat odpeljemo proti Zgornjesavski dolini, natančneje v Kranjsko Goro, v restavracijo Maestro Martin, katera slovi po pripravi pristnih slovenskih jedi in po dalmatinski kuhinji. Že takoj ob vstopu smo si lahko ogledali razno razne morske sadeže, ki so nas tako navdušili, da se je večina že takoj odločila za dalmatinske specialitete. Kot se spodobi, pa smo seveda morske dobrote zalili z domačim belim vinom.

Tako se je prijetno popoldne prevesili v večer in zato

smo se odločili, da se odpravimo še nekam, kjer bi poskrbeli za naše podplate, ki nas že pošteno srbeli. Ko pa smo tudi »neprijetnost« odpravili ob zvokih dua Gloria, smo se zadovoljni razšli in si vzkliknili, nasvidenje prihodnje leto.

Bogdan Srpčič - Jesenice



Zanimivosti – iz drugih medijev

TUDI VLAK MIMARA NEIZPRAVEN

»PREGLEDNIKI VAGONOV NA HŽ V AKCIJI STROGEGA SPOŠTOVANJA PRAVIL O VARNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PROMETA«

Mimara, naš edini mednarodni vlak, ki ni zadovoljil kriterijev Pravilnika RIV, je z izhodne postaje odpeljal ob čvrstih zagotovilih uprave, da bodo po vrnitvi v petek zvečer, vse njegove pomanjkljivosti odpravljene.

ZAGREB, sobota, 24. april – Vozovni pregledniki so v prvih štiriindvajsetih urah strogega spoštovanja pravil in predpisov o varnosti železniškega prometa oziroma do devet ure v petek, iz prometa izločili dvanajst elektromotornih vlakov, preko petdeset potniških vagonov in štirinajst tovornih vagonov – cistern. Prvega dne strogega spoštovanja pravilnikov je bilo zaradi neizpravnosti odpovedanih devet potniških vlakov v primestnem prometu. Akcija, ki se je začela 22. aprila, bi po najavi sindikata morala potekati samo na zagrebškem glavnem kolodvoru. Toda akciji so se priključili tudi pregledniki iz drugih vozliščnih področij. Zato je prišlo tudi do izpada štirinajstih cistern iz prometa v Sisku, katere pa ne vozijo pod oznakami Hrvaških železnic, ampak jih imajo v najemu zasebna podjetja. Skoraj se je tudi zgodilo, da iz zagrebškega glavnega kolodvora v četrtek jutraj ne bi krenil naš edini mednarodni vlak Mimara. Po zaslugi dobre volje preglednikov vagonov, je vlak Mimara, kljub temu da ni izpolnjeval kriterijev Pravilnika RIV, odpeljal z izhodne postaje ob trdnih zagotovilih uprave, da bodo po vrnitvi v petek zvečer vse njegove pomanjkljivosti odpravljene.

Pravila o varnosti železniškega prometa bo sindikat še naprej strogo spoštoval. Po izjavah sindikalistov je strogo pregledovanje vagonov tudi v interesu uprave podjetja. Z drugimi besedami, zaradi takega načina dela varnost prometa ni ogrožena. Akcija Sindikata vozovnih preglednikov je postregla tudi z nekaterimi katastrofalnimi podatki. V zagrebškem primestnem prometu namreč vozi dvanajst elektromotornih vlakov, pri čemer niti eden od njih ne izpolnjuje kriterijev iz predpisov Hrvaških železnic. Tako sta bili v petek jutraj na hitro usposobljeni dve elektromotorni garnituri, da ne bi prišlo do popolnega kolapsa v prometu. Primestni promet se je tako normaliziral šele po trinajstih urah.

Trije sindikati na Hrvaških železnica – Sindikat infrastrukture, Sindikat strojevodij in

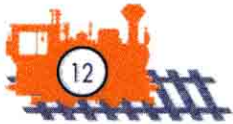
Sindikat vozovnih preglednikov – so 21. aprila organizirali enodnevno stavko v delavnicah za vzdrževanje lokomotiv, katere pa bi morale biti po trditvah sindikalistov, zaradi nemogočih delovnih razmer, zaprte. S štrajkom, ki je bil po pozivu uprave prekinjen, so sindikati želeli predvsem obrniti pozornost javnosti k stanju varnosti v železniškem prometu. To stanje je namreč veliko bolj resno, kot ga v medijih prikazuje uprava Hrvaških železnic. Prav s strogim spoštovanjem pravilnikov so železničarji pokazali, kako zaradi »normalnega« funkcijiranja prometa na železnici neredko vozijo vlaki, ki niso popolnoma izpravljeni. Sindikati so med drugim opozorili, kako so med drugim vozovni pregledniki, po direktivah članov uprave, dolžni neizpravne vagonne spustiti v promet. Uprava Hrvaških železnic je javnosti tudi sporočila, kakšne so bile posledice stavkovnih aktivnosti v potniškem prometu. V obdobju pomanjkanja garnitur v primestnem prometu ni vozilo osem elektromotornih vlakov. V daljinskem potniškem prometu je bilo šest elektromotornih garnitur zamenjanih s klasičnimi, dva vlaka pa sta po besedah šefice urada generalnega direktorja Hrvaških železnic Vlade Škorić zamujala pri odhodu iz Zagreba.

Sindikati so v petek popoldne predsedniku vlade in ministru za pomorstvo in promet poslali pismo, v katerem so jih obvestili, kako so njihove aktivnosti v javnosti zlonamerno obravnavane kot rušenje uprave Hrvaških železnic ali »spodkopavanje« temeljev države. Tako obravnavanje problematike ima za cilj odvrtitev pozornosti od pravih problemov, ki trenutno vladajo na Hrvaških železnica. Sindikati so, verujoč v pravno državo in odgovornost pristojnih v resornih ministrstvih, poudarili dva ključna problema – ogroženost varnosti železniškega prometa in nekontrolirano porabo denarja. Sindikati v posebnem pismu posebej poudarjajo, da imajo še zmeraj razumevanje za težak položaj celotnega gospodarstva v državi, ampak da so kljub temu odločni zaustaviti agonijo na Hrvaških železnica. V tem pismu se tudi sprašujejo, kako bodo davkoplačevalcem in uporabnikom železniških storitev, pojasnjeni razlogi, zaradi katerih potniki ostajajo na peronih in kolodvorih. Ne želijo namreč, da bi bila odgovornost za to situacijo ponovno na plečih sindikata, ne pa na tistih, ki so tako stanje povzročili.

Povzeto po Novem listu



V akciji strogega spoštovanja pravilnikov so Hrvaški pregledniki vagonov izločili iz prometa preko 50 potniških vagonov

**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 PRIHODNJI ŠTEVILKI SE
BOSTE LAHKO SEZNANILI
S ŠKODLJIVIMI UČINKI,
KI JIH NAŠEMU ZDRAVJU
POVZROČA NOČNO IN
IZMENSKO DELO.**

PREUSPEŠNI VLAK

Za vlak Thalys, ki vozi s hitrostjo 300 kilometrov na uro in doseže Bruselj iz Pariza v samo 95 minutah, pogosto ni mogoče dobiti vozovnic. Z njim se vozijo vsi, od poslovnežev do turistov, saj z njegovo hitrostjo in udobjem ne morejo tekmovati niti letala.

Francoske železnice se spopadajo s težavo, katero jim lahko druga železniška podjetja zavidajo. SNCF (société Nationale des Chemins de Fer) se ne ubadajo s pomanjkanjem potnikov, marveč obratno: preveč jih imajo. Vsaj na progi Pariz-Bruselj, ki po dolgem času zagotavlja resno konkurenco letalom in avtomobilom.

Superhitri vlak Thalys, ki vozi na novih tirih med obema glavnima mestoma s hitrostjo 300 kilometrov na uro, je postal prava uspešnica. Načeloma so železniška podjetja dokaj nedonosna zadeva in živijo od dotacij, na progi Pariz-Bruselj pa železnica masno služi. Za potnike si zato ne bo več prizadevala s popusti, marveč jih bo poskušala odvrniti z višjimi cenami.

Vsako uro, včasih tudi vsake pol ure, se iz Pariza in Bruslja odpravi vlak na 300 kilometrov dolgo pot. Po samo 95 minutah doseže cilj. S takšno hitrostjo ne more tekmovati niti letalo niti najhitrejši ferrari, zato se z železnico vozijo vsi, od poslovnežev do turistov.

Thalys je že poldrugo leto rentabilen in se bo kmalu zadušil v uspehu. Pri povprečni zasedenosti 95 odstotkov tvegajo železničar-

ji tudi nezadovoljstvo tistih, ki jim ne uspe pravočasno priti do vozovnice. Zlasti potniki prvega razreda se pogosto obrišejo pod nosom. Vendar pa ne morejo povečati pogostosti odhodov, saj je prvi del proge hitrega vlaka med Parizom in Lillom že povsem izkoriščen. Uporabljajo ga namreč tudi za vlak Eurostar, ki povezuje Pariz in London skozi predor pod Rokavskim prelivom.

Pogosto vozijo vlaki v 4-minutnih intervalih. Krajših si ne morejo dovoliti, uporabiti pa ne morejo niti dvonastropnih vagonov, kakršne uporabljajo na progah TGV med Parizom in Lyonom, kar je zmogljivost povečalo za 40 odstotkov. Francoske kompozicije tehnično niso uporabne na progah v tujini zaradi sebnega električnega napajanja.

Edini izhod za Thalys so višje cene. Doslej najcenejša vozovnica prvega razreda na progi Pariz-Bruselj je stala le 13.650 slovenskih tolarjev, zanjo pa so gostu postregli tudi z aperitivom, predjedjo, glavno jedjo sirom in kavo s čokolado. To očitno ni dovolj drago, menijo v vodstvu SNCF, zato nameravajo počasi zvišati cene.

Thalys bo letos kljub temu prinesel znaten dobiček. Poimenovali ga niso po kakšni grški vili, marveč na predlog marketinških izvedencev. Preprosto ostane v ušesih. Pa tudi v blagajni.

Povzeto po Slovenskih novicah

Malo za šalo, malo za res

ŠALE IN AFORIZMI

OBSODBA

Po obilni večerji s pršutom, govejo juho in odojkom smo z ogorčenjem obsodili nošenje krzna.

SKRB ZA ZDRAVJE

Moja žena mi dovoli kamilic, kolikor hočem. Mete se pa niti dotakniti ne smem.

NEKOČ IN DANES

Nekoč so se ministri trudili, da bi se izkazali. Danes se trudijo, da bi se izmazali.

ZADNJA IN »TA ZADNJA«

Mnoge dame bi se radi oblačile po zadnji modi, a jim »ta zadnja« tega ne dopušča.

NASVET

Če vas policaj gleda, kot da ste pijani, vi njega glejte, kot da je trezen.

DELITEV DELA

Pes mi liže roke in prinaša copate, žena name renči in laja.

Eugen Jurič

