



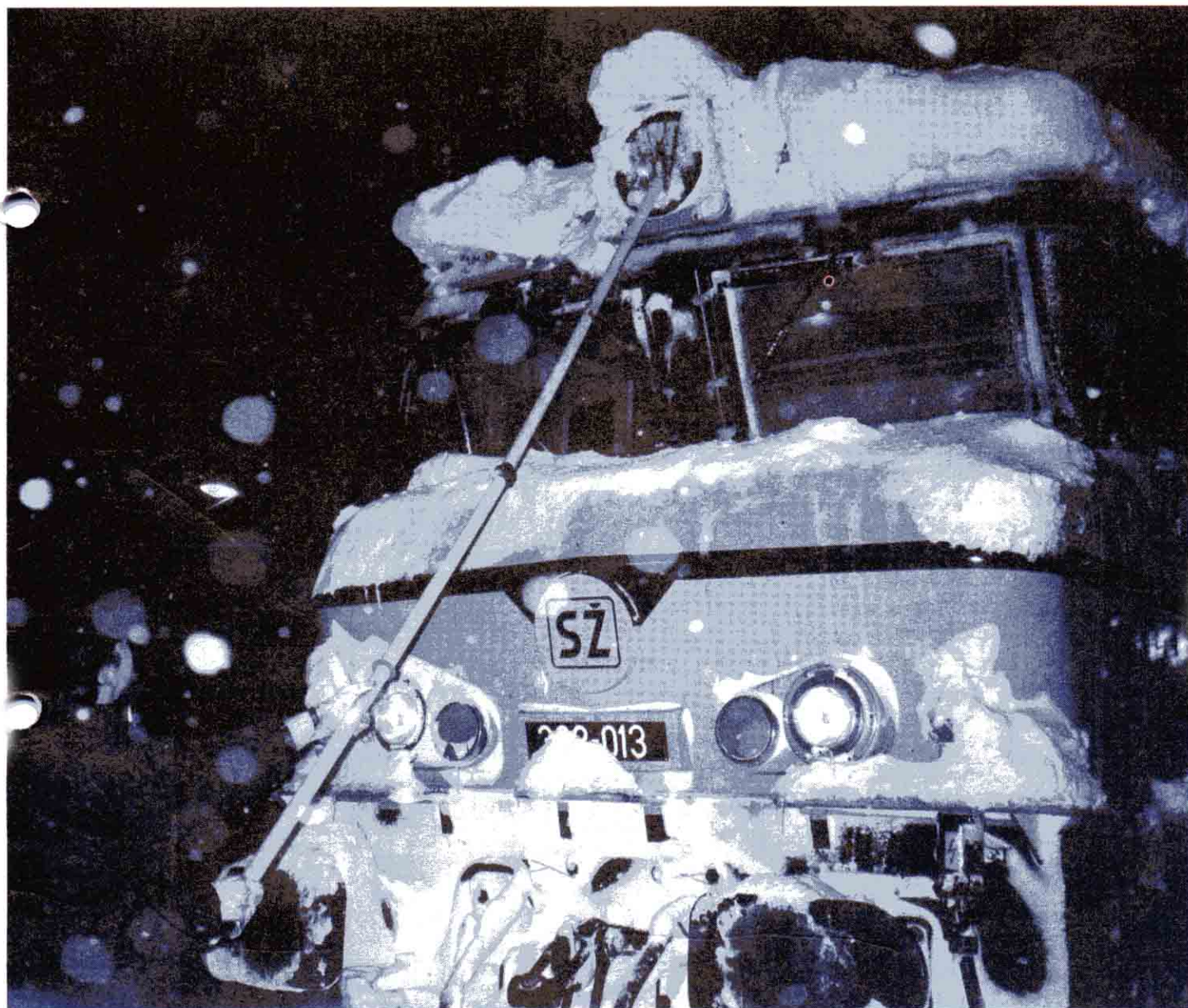
Budnik



november

ISSN 1408-7405 17/1999

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



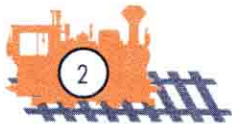
IZ TE ŠTEVILKE



PRIDOBILI SMO
NOVE ČLANE

V PRIČAKOVANJU
NOVEGA ZAKONA O
DELOVNIH RAZMERTJIH

KDAJ KLIMA
NAPRAVE?

**Budnik**

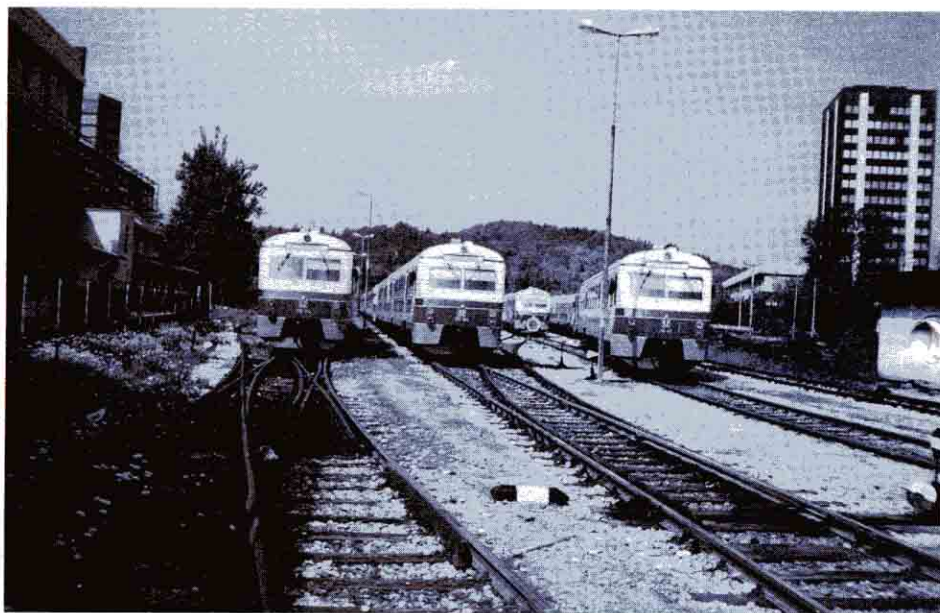
Iz urednikove beležke

NOVICE PRETEKLEGA MESECA

V obdobju od izdaje zadnje številke se je zvrstilo več dogodkov, ki bodo korenito zaznamovali življenje na železnici tudi v prihodnje. Na prvo od teh lahko postavim sprejem zakona o železniškem prometu, ki bo dolgoročno postavil nova razmerja v organiziranost železniške prometne dejavnosti. Po njegovem dolgoletnem sprejemanju, kateremu so botrovali različni dejavniki, je bil, kar malce ironično, zakon sprejet na rekordno hitri seji parlamenta, ki je trajala vsega nekaj minut. Do njegovega sprejetja seveda ni prišlo tako gladko kot kaže njegov epilog (o problematiki sprejemanja novega zakona smo veliko pisali tudi v Budniku). Kot zanimivost lahko omenimo, da je ob koncu njegovega sprejemanja obstajala bolj politična (kot strokovna) dilema, kje bo sedež direktorije SŽ. Obveljal je predlog mariborskega kroga poslancev, da bo ta organ, ki je sicer organ ministrstva in ne javnega podjetja SŽ, d.d., v Mariboru. Kadrovske kupčkanje za pomembne pozicije v tem organu je že prišlo v ospredje, za nas pa za zdaj velja želja (ki bi morala biti tudi kot kriterij), da bodo ob izbiri posameznih kadrovskih rešitev obveljale le strokovne reference posameznikov. Sprejem zakona o železnici bo predmet osrednje teme v decembrski dvojni številki Budnika, ko bo ta zakon, po objavi v Uradnem listu pričel veljati. V posebnem intervjuju za nas časopis ga bo komentiral tudi direktor SŽ mag. Igor Janez Zajc.

Situacijo v sekcijah za vleko so v zadnjem času razgibali tudi dogodki v zvezi z združevanjem s sekcijo tehnično-vozovne dejavnosti, kar bo poleg novega imena naše sekcije prineslo tudi nekaj kadrovskih sprememb v naših upravah. Naš sindikat v interesu varstva pravic naših članov na teh pogovorih združevanja zastopa Zlatko Ratej.

Ob prvih predlogih notranje organiziranosti SŽ (kar bo predmet posebnega zakona) se pričenjajo tudi priprave na spremembe kolektivne pogodbe, katere veljav-



Nov Zakon o železnici odpira možnost konkurence pri opravljanju železniških storitev.

nost se izteka marca prihodnje leto. Spremembe normativnega urejanja te pogodbe bosta v interesu našega sindikata zastopala Drago Torej in Silvo Berdajs.

Ob koncu uvoda naštevanja najpo-

membnejših dogodkov preteklega obdobja pa še vesela novica, da je po ustanovitvi februarja letos naš krovni sindikat SZS – Alternativa prejel odločbo o priznanju reprezentativnosti na državni ravni.

DRAGINJSKI DODATEK – 435,00 TOLARJEV NETO (»Blažev žegn« dogovarjanja socialnih partnerjev)

V letošnji aprilski številki smo vzeli pod drobnogled dogovor o politiki plač za obdobje 1999-2001. Ta dogovor socialnih partnerjev (s strani sindikatov sta ga podpisala le Dušan Semolič ZSSS in Boris Mazalin iz Konfederacije 90) smo že takrat ostro obsodili (Alternativa – tiskovna kon-

ferenca), ker daje podlago triletnemu sistemskemu siromašenju dohodkov zaposlenih v Sloveniji. Predvsem to velja za tiste s podpovprečnimi prejemki, kateri so pa tako v večini. Da spomnim. Podpisani dogovor je praktično »zabetoniral« postavke usklajevanja izhodiščne plače, usklajevanja mi-



nimalne plače in regresa za letni dopust do leta 2001. Na podlagi sprejetega dogovora socialnih partnerjev je bil pozneje sprejet še zakon, ki je dal vsem postavkam dogovora še pravno podlago. Poleg prej omenjene vsebine je dogovor – zakon predvidel tudi draginjski dodatek, ki bi tistim, ki prejemajo podpovprečno plačo, »pokril« negativne učinke davka na dodano vrednost. V teh dneh pa smo lahko v Uradnem listu prebrali podatek ministra za delo, da znaša po opravljenih izračunih ministrstva ta draginjski dodatek neverjetnih 435,00 tolarjev neto.

Ne vem, kaj si lahko ob tem dodatku misli tisti slovenski delavec, ki z dosedaj prejeto plačo komaj živi. Še posebej, če se seznani še z dejstvom, da je s tako formulo izračuna tega dodatka soglašal še njegov sindikalni zastopnik. Nekaj te gren-

Vsekakor lahko ugotovimo, da pomeni 435,00 tolarjev draginjskega dodatka močno klopoto celotnemu slovenskemu sindikalizmu, ki so jo povzročili tisti sindikati podpisniki, katerim pomeni ceremonija svečanega podpisovanja v soju kamer in žarometov več kot pa tehtna analiza podpisanega teksta.

kobe delavstva je bilo mogoče razbrati iz ogorčenih pisem bralcev v slovenskem dnevnem časopisu. Novinarji so ob tem postregli še s podatki, da se poleg delavcev nad novo uredbo draginjskega dodatka pritožujejo tudi delodajalci. Dodatno administrativno delo, ki je potrebno pri obračunu omenjenega dodatka, je skupaj s spremembo računalniškega programa izračuna plač, marsikateremu delodajalcu prineslo več stroškov, kot znaša omenjeni delavski dodatek.

Vsekakor lahko ugotovimo, da pomeni 435,00 tolarjev draginjskega dodatka močno klopoto celotnemu slovenskemu sindikalizmu, ki so jo povzročili tisti sindikati podpisniki, katerim pomeni ceremonija svečanega podpisovanja v soju kamer in žarometov več kot pa tehtna analiza podpisanega teksta. Ob konkretnem primeru bi se v takratnih pogajanjih lahko dogovorili vsaj za spodnjo sprejemljivo mejo izplačanega zneska, tako da danes ne bi teh 435,00 tolarjev predstavljalo posmeha tej obliki dogovarjanja socialnih partnerjev. Naj za konec omenim še podatek, da bo delodajalec kaznovan s 500 tisoč tolarji, če dodatka ne bo izplačeval (tri mesece – ali do sprejema novega dohodninskega zakona), odgovorna oseba pri delodajalcu – pravni osebi pa s 100 tisoč tolarji.

PRIDOBILI SMO NOVE ČLANE

Dejanje, ki ga lahko s sindikalnega stališča samo pozdravimo, je podpis pogodbe o priključitvi Sindikata strokovnih in vodstvenih delavcev SV Maribor k Sindikatu strojevodij Slovenije. Sindikat, ki šteje 39 članov, je bil z dosedanjim članstvom v SDŽDS – Sindikatu delavcev železniške dejavnosti nezadovoljen, ker jih le-ti niso zastopali v takšni meri, kot so sami to pričakovali. Po pogovorih, ki so jih opravili v organih njihovega odločanja, so z večinsko podporo podprli predlog, da se v »paketu« priključijo našemu sindikatu, pri čemer se ohrani njihov način organiziranosti. Spodbudno je, da o podobni potezi razmišljajo tudi v drugih sindikatih, ki delujejo znotraj sekcij za vleko.

Na slovesen način sta pogodbo podpisala podpredsednik SSSLO z izvršnimi pooblastili Drago Torej ter predsednik Sindikata strokovnih in vodstvenih delavcev v SV Maribor Andrej Rodinger.



Podpis pridružitve sta opravila Drago Torej (levo) – podpredsednik SSSLO z izvršnimi pooblastili in Andrej Rodinger – predsednik sindikata strokovnih in vodstvenih delavcev v SV Maribor.



VLADA PREDSTAVILA PREDLOG PRORAČUNA

Vlada je ob koncu oktobra uskladila in javnosti predstavila predlog proračuna za leto 2000. Zedinila se je v oceni, da bi naj izdatki iz proračunske blagajne prihodnje leto znašali 1.060 milijard tolarjev, medtem ko bi prihodki dosegli višino 1.020 milijard tolarjev. Omenjeni deficit naj ne bi presegal enega odstotka BDP, kar naj bi bilo po mnenju nekaterih poznavalcev (še?) v mejah normale.

Bolj zanimivo za nas je seveda to, s kakšno količino denarne mase bo razpolagalo prometno ministrstvo. Kdor se spomni lanske debate o proračunu, ko smo svoje nestrinjanje s predlaganim proračunom preko člankov izražali v vsem dnevnem časopisju, bo tudi letos lahko ugotovil, da nas čaka podobno »sušno« proračunsko obdobje. Da je v programu ministrstva že sedaj zapisano, da bo ministrstvo zaprosilo državni zbor za 30 milijard tolarjev poročila za najem kreditov na SŽ, kaže na staro sliko »obručanja« denarja v prometnem ministrstvu. Tudi v prihodnje bo na račun investicij v železniško infrastrukturo, zaradi take politike, največ pridobil bančni sektor.

Po vladnem predlogu bi naj prometnemu ministrstvu pripadalo 88,6 milijarde tolarjev, kar ob indeksu 106 pomeni približno 5 milijard več, kot znaša ocena porabe za letošnje leto. Ker znaša indeks celotnega proračuna v odnosu na lansko leto 110, pomeni, da je delež povečanja porabe v prometnem ministrstvu za leto 2000 ponovno nižji, kot to velja za porabo celotnega proračuna. Največ te »negativne« razlike gre na račun ministrstva za kmetijstvo, ki bi prejelo kar 39 odstotkov več sredstev kot letos.

Vlada je v priloženem tekstu k proračunskim postavkam ocenila kot prioritete naslednje cilje v železniškem prometu:

- realizacijo drugega tira med Koprom in Divačo (študija upravičenosti je gotova),
- izgradnjo drugega tira na relaciji Šentilj – Maribor,
- posodobitev obstoječe železniške mreže, ki bo na glavnih smereh omogočala

varnejše prevoze vlakov z najnovejšimi tehnologijami,

- proučitev izgradnje in izvedbe študije upravičenosti za hitro progo na področju Republike Slovenije kot podaljšek evropskega projekta Lyon–Milano–Benetke–Trst–Ljubljana (predhodna študija upravičenosti je gotova in predvideva dve varianti).

Nadalje se v tekstu ocene stanja predvideva, da subvencije za pokrivanje potniškega prometa in trenutni nivo cen prevoznih storitev v notranjem potniškem prometu ponovno ne bodo zagotavljali pozitivnega poslovanja, ker se razkorak med cenami javnih cestnih prevozov in železniških prevoznih storitev v obdobju 1993–1995 potrožil. Cene javnega cestnega prometa so bile septembra že za 90 odstotkov višje od cen v železniškem notranjem prometu. V kalkulacijo poslovanja dejavnosti potniške

Tudi v prihodnje bo na račun investicij v železniško infrastrukturo, zaradi take politike, največ pridobil bančni sektor.

ga prometa pa je treba v letu 2000 prišteti še stroške financiranja novih voznih sredstev, ki znašajo 385 milijonov tolarjev. Kar se tiče kreditnih obveznosti za železniško infrastrukturo in glavnice kreditov, ki so bili v preteklih letih najeti v prometni dejavnosti, bodo v prihodnje v celoti pokriti iz proračunskih postavk finančnega ministrstva.

Za programe na železnici, v katere so dajo sredstva subvencij, sredstva za gradnjo in vzdrževanje železniške infrastrukture, sredstva za objekte in opremo za delo, bo država namenila 24,6 milijarde tolarjev. Od investicij se predvideva prenova poslovno informacijskega sistema ter zamenjava centralnega računalnika tehnično informacijskega sistema ISUP, predvideva se dokončanje remonta Divača–Rodik–Kozina ter Murska Sobota–Puconci. Nadalje se predvideva dokončanje obnove mostne konstrukcije preko Save na progi Zidani Most–Ljubljana. Za povečanje hitrosti na

progovnih odsekih Maribor–Ljubljana se predvidevajo sredstva za montažo signalnovarnostnih naprav (prestavitev vklopnih točk CPR, ureditev signalov, signalnih oznak, potnih prehodov). Nadaljevalo se bo izvajanje podprojekta modernizacije SV naprav na progi Ljubljana–Sežana. Sofinancirala se bo (v sklopu zahodne mariborske obvoznice) gradnja podvoza v neposredni soseščini postaje Maribor–Studenca. Določena sredstva so namenjena tudi lastni udeležbi pri mednarodnih letih, in sicer za posodobitev proge Ormož–Murska Sobota, postaj Ivanjковci, Ljutomer, Beltinci ter sanacija odseka Žerovinski klanec. Ta dela bodo obsegala modernizacijo signalnovarnostnih naprav, podaljšanja postajnih tirov in izvedbo dodatnih zavarovanj. Pri zavarovanju cestnih prehodov z avtomatskimi zapornicami se namesto zavarovanja z Andrejevim križem predvideva vgradnja le sedmih avtomatiziranih CPR.

Čeprav sem bil z opisom del in investicij, ki se obetajo v prihodnjem letu, dokaj izčrpen, sem to storil namenoma. Z opisom najpomembnejših postavk programa vlaganj sem hotel bolj konkretno skozi opise, kot pa teoretično skozi številke, predstaviti, kako malo investicij lahko pričakujemo v prihodnjem letu. Večinoma gre za dokončanje del, začelih v tem letu, del v zvezi z dokončanjem madžarske proge ali za tisto najnujnejše, kar nam sploh omogoča obstoj. Ob taki politiki vlaganj je seveda naša perspektiva negotova. To, tako kot sem omenil že na začetku, ugotavlja že predlagatelj (ministrstvo), ki že sedaj predvideva možnost izrabe kreditov bank, seveda ob morebitnem poročilu države. Za ta poročilni potencial pa se ve, da ga država v prihodnje zaradi izčrpanosti oziroma prezadolženosti več ne bo mogla zagotavljati kot do sedaj.

Tako so tudi cilji, ki sem jih omenjal po alinejah v začetku tega besedila in za katere naj bi se bo dolgoročno zavzemala tudi vlada, bolj utopija kot pa realna možnost.



Osrednja tema

V PRIČAKOVANJU NOVE DELOVNOPRAVNE ZAKONODAJE

Zakon o delovnih razmerjih

Minilo bo desetletje, odkar smo v Sloveniji doživeli spremembo družbene ureditve. Zaradi teh sprememb ter spremenjenih ekonomskih razmer, ki se odražajo na trgu dela in delovne sile, kakor tudi zaradi potreb harmonizacije z evropsko zakonodajo je treba sprejeti novo delovnopravno regulativo, ki bo sledila prej naštetim smernicam. K delovnopravni zakonodaji sodi več zakonov, ki uravnavajo določeno regulativo na tem področju. Nekaj iz spektra teh zakonov je nova slovenska ureditev že sprejela. Tu mislim na Zakon o reprezentativnosti sindikatov, Zakon o inspekciji dela, Zakon o delovnih sodiščih in kot zadnji Zakon o varnosti in zdravju pri delu. Čeprav so ti zakoni seveda pomembni, pa ima v procesu izoblikovanja nove delovne zakonodaje osrednje mesto predvsem Zakon o delovnih razmerjih, ob njem pa tudi Zakon o kolektivnih pogodbah. Predlagani novi zakon o delovnih razmerjih bo nadomestil sedaj veljavni zakon o temeljnih pravicah iz delovnega razmerja in obstoječi zakon o delovnih razmerjih, kar bo prav gotovo prispevalo k večji jasnosti in preglednosti na tem področju.

SPLOŠNO

Zakon o delovnih razmerjih je nedvomno eden od tistih zakonov, ki potrebujejo daljšo javno razpravo, in zahteva veliko usklajevanja ter kompromisov, saj posega na področje pravic in obveznosti, ki imajo določene posledice tako za delavca kot za delodajalce. Predlog zakona je doživel prvo branje v parlamentu 10. marca letos, kjer je ob številnih pripombah uspelo predlagatelju (ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve) pridobiti pozitivno mne-

nje, da je zakon kot tak mogoče uvrstiti v nadaljevanje zakonodajnega postopka. Žal se je od tu naprej za delojemalsko stran začela odvijati žalostna zgodba. Vlada je namreč kot že nič kolikokrat do sedaj, s številnimi za delavstvo škodljivimi dopolnili na svoj predlog zakona povsem izmaličila prvotno podobo dokaj sprejemljivega predloga.

Naš krovni sindikata SZS – Alternativa se v dosedanje usklajevanje omenjene zakonodaje na ekonomsko socialnem svetu, kot najvišjem organu dogovarjanja socialnih partnerjev, ni mogel aktivno vključiti, ker nam v času teh dogovarjanj še ni bila

Kar 81 odstotkov vseh novih zaposlitev se sklene za določen čas, kar je absurd. Teh zaposlitev je že kar 17 odstotkov vseh zaposlenih v Sloveniji, med tem ko se v državah Evropske unije ta številka giblje med 13 in 14 odstotki.

priznana reprezentativnost sindikalne centrale na državni ravni. Nedvomno lahko pričakujemo, da bo v prihodnje drugače, tako da se bo posredno naš glas preko naših sindikalnih predstavnikov uveljavil tudi v omenjenem organu socialnega partnerstva. Kljub temu je bilo mogoče iz dosedanje javne razprave predstavljenih predlogov novega zakona o delovnih razmerjih izključiti poglobitve očitke predlagateljem omenjenega zakona.

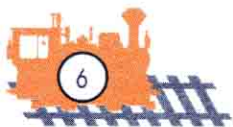
POGODBA O ZAPOSLOTVI – DELO ZA DOLOČEN ČAS

Bistvena novost, ki jo prinaša novi zakon, se nanaša na novo pogodbeno zasnovo delovnega razmerja. Izhajajoče iz tega bo v prihodnje poseben poudarek namenjen predvsem vsebini in pogodbeni

zavezanosti spoštovanja podpisanih določb pogodbenih strank delavca in delodajalca. Pogodba o zaposlitvi bo služila kot pravna podlaga za sklenitev delovnega razmerja. Pogodba o zaposlitvi bo morala vsebovati podatke o pogodbenih strankah, o času nastopa ter naziva in kraju, kjer se bo delo upravljalo. Vsebovati bo morala določila, ali gre za delo za določen ali nedoločen čas, za delo s polnim ali skrajšanim delovnim časom določila, o osnovni plači, načinu izplačevanja plače, razporedu delovnega časa dopustov, odpovednem roku ter navedbo kolektivne pogodbe, ki zavezuje pogodbeno stranke. Zaposlitveno pogodbo s to vsebino bo lahko sklenila oseba po dopolnjenem 15. letu starosti na podlagi javnega razpisa, za katerega se šteje tudi objava v uradnih prostorih republiškega zavoda za zaposlovanje. Delavčeva dolžnost kot pogodbene stranke je, da vestno opravlja delo na delovnem mestu, spoštuje zahteve in navodila delodajalca, spoštuje predpise o varnosti in zdravju pri delu ter da se vzdrži vseh ravnanj, ki glede na naravo delo škodujejo delodajalčevim interesom. Delodajalec pa se s pogodbo zavezuje, da bo delavcu zagotavljal delo, vsa potrebna sredstva in delovni material. Zagotoviti mu mora ustrezno plačo v skladu s tem zakonom, varovati in spoštovati mora delavčevo dostojanstvo ter ščititi in upoštevati delavčevo zasebnost.

Posebna pozornost je namenjena poglavju o pogodbi, ki se sklepa za določen čas, katero zakon omenja kot posebno obliko pogodbe. Čeprav je v tem primeru tak način pogodbe omenjen kot posebnost, pa obstoječa praksa v slovenskem prostoru kaže ravno nasprotno sliko. Kar 81 odstotkov vseh novih zaposlitev se sklene za določen čas, kar je absurd. Teh zaposlitev





je že kar 17 odstotkov vseh zaposlenih v Sloveniji, med tem ko se v državah Evropske unije ta številka giblje med 13 in 14 odstotki. Ni treba posebej omenjati dejstva, da je raven socialne varnosti pri kategoriji teh zaposlenih bistveno nižja, kot velja za zaposlene za nedoločen čas. Delodajalska stran to dejstvo upravičuje s tezo, da je zaradi množične brezposelnosti (120 tisoč) koristna določena fleksibilnost, ki omogoča, da pridejo do dela tisti, ki so najbolj pripravljeni sprejeti določene zahteve delodajalca. Po prvotnem predlogu iz prve obravnave je bil čas trajanja dela za določen čas omejen na tri leta, kar je pri sindikatih sprožilo ostre proteste. V predlogu zakona, ki je predviden za drugo branje, pa je ta čas omejen na dve leti brez ponovnega podaljšanja. Pričakuje se, da bo zaradi tega v prihodnje več zaposlitev sklenjenih za nedoločen čas. Ob tem je treba še pripomniti, da so po direktivi EU v predlogu novega zakona vse pravice delavcev za določen čas izenačene s pravicami zaposlenih delavcev za nedoločen čas.

KAKO BO V PRIHODNJE UREJENA MOŽNOST ODPOVEDI DELOVNEGA RAZMERJA?

Verjetno največ nasprotovanj in kritik v predstavitvi je predlog zakona doživel ob členu, ki podrobno definira možnost odpovedi pogodbe. Prvotni predlog je namreč vseboval zelo ohlapno določilo v zvezi z odpovednimi razlogi, ki delodajalcu omogočajo, da odpusti delavca. Prva možnost odpovedi pogodbe lahko nastane zaradi poslovnih razlogov na strani delodajalca, če preneha potreba za opravljanjem določenega dela zaradi ekonomskih, organizacijskih, tehnoloških ali strukturnih razlogov. Druga vrsta odpovedi pa se nanaša na tako imenovani osebni razlog, če delavec zaradi svojega vedenja, pomanjkanja znanja ali zmožnosti ali zaradi neizpolnjevanja osebnih pogojev, določenih z zakonom, ni sposoben izvrševati pogodbenih in drugih obveznosti iz delovnega razmer-

ja. Seveda omogoča taka dikcija delodajalcu, da lahko brez večjih ovir odpusti delavca zaradi razlogov, ki so znani samo njemu. Po dosedanjih ostrih nasprotovanjih je trenutno ta del besedila omejen v tem pomenu, da je odpoved možna, če bi dela-

Razlaga, ki si jo je ob tem privoščila stran predlagateljev (ministrstvo za delo), je za delavstvo naravnost omalovažujoča.

vec s svojim vedenjem škodoval interesu delodajalca. Mejo, ki bo določevala škodo, ki bo služila kot možnost delodajalčeve odpovedi pogodbe, naj bi s časoma po besedah predstavnikov delodajalcev določevala sodna praksa, kar je pravzaprav zopet slaba uteha za delavca, ki bo v tem primeru nastopal v občutno podrejeni vlogi.

Kot novost bo možna po novi zakonodaji tudi odpoved pogodbe s strani delavca, če mu delodajalec tri mesece ne bo izplačeval plače, pri čemer bo imel delavec možnost uveljaviti pravico do odpravnine in do nadomestila, ki mu pripada na za-
vodu za zaposlovanje.

VPRAŠLJIVOST POVRAČILA STROŠKOV V ZVEZI Z DELOM, DODATKOV, REGRESA, ODPRAVNINE ... !

Posebej sporna za nas in nesprejemljiva je poteza, ki si jo je vladna stran na pritisk delodajalcev privoščila v zvezi s črtanjem štirih členov, ki jih je prvi predlog za prvo branje zakona še vseboval. Gre za člene, ki pomenijo ukinitve zakonodajnega urejanja izplačila dodatkov za izmensko, nočno, nedeljsko, praznično in nadurno delo, za povračilo stroškov prehrane, prevoza in službenega potovanja delavcev, regresa in odpravnine. Razlaga, ki si jo je ob tem privoščila stran predlagateljev (ministrstvo za delo), je za delavstvo naravnost omalovažujoča. Govori namreč, da se omenjena določila zakonsko ne bodo več pogojevala, da pa je mogoče vse omenjene določbe iz črtanih členov urediti s pogajanjem v kolektivnih pogodbah. Ker poznamo situacijo, ki trenutno vlada na področju ko-

lektivnega dogovarjanja, ni težko ugotoviti, da bi v panogah, kjer je bila delojemalska stran že do zdaj občutno šibkejši partner pri normativnem urejanju svojih pravic, bilo več teh pravic ukinjenih ali pa bi bile predmet pogajalske trgovine, seveda vse v škodo delavcev. Nedvomno se bodo na tem področju pogajanj sindikalni interesi pometili proti črtanju teh členov, tako da bi zakon še naprej dajal regresu, dodatkom, odpravnini ... pravno podlago, da pa bi bila višina omenjenih postavk še naprej predmet kolektivnega dogovarjanja.

DELOVNI ČAS – NEPLAČANA MALICA

Polni delovni čas naj ne bi bil daljši od 40 ur tedensko, pri čemer bi bilo mogoče pod določenimi pogoji opraviti največ osem ur nadurnega dela na teden, 20 na mesec in 180 na leto. Novost pomeni dejstvo, da zagotovljena polurna malica med delovnim časom (po evropskem zgledu) več ne bo plačana. Seveda se bo ob tem tedenski delovnik skrajšal na 37,5 ur, postavlja pa se vprašanje, kaj bo z višino plače na račun manj opravljenih delovnih ur. Zahteva, za katero se bodo potegovali naši predstavniki, je vsekakor ta, da manjše število opravljenih ur ne sme vplivati na višino do sedaj izplačane plače. Delodajalska stran je že izrazila nasprotovanje nad rešitvijo, ki bi omogočala zaradi tega dvig osnovne plače, kar bi posledično pomenilo zaradi dviga urne postavke tudi večje izplačilo dodatkov, vezanih na uro dela. Vsekakor nas ob tej sporni točki predloga zakona čakajo še temeljiti pogovori.

KDO BO V PRIHODNJE PLAČEVAL BOLNIŠKO?

Plačevanje bolniškega staleža je prav tako ena od udarnih tem, kjer socialni partnerji do sedaj še niso našli stične točke. Cilj predlagateljev, predvsem pa delodajalcev, je čim bolj znižati, tudi za evropske razmere, visoko raven koriščenja bolniškega staleža. Žal se javna razprava ni najbolj



nagnila v smer iskanja odprave poglavitnih vzrokov, ki silijo ljudi v bolniško. Ker slovenski delavec ni nič bolj »bolan« kot drugi evropski delavec, gre prave vzroke visokega odstotka bolniških iskati v naravi dela in delovnega procesa, slabih delovnih razmer, strahu pred izgubo delovnega mesta, nizke ravni varstva pri delu. Da se razbremenijo delodajalci, je po zadnji varianti obveljal predlog, da le ti plačujejo le 20 dni bolniške (prej 30), toda največ 120 dni na leto. Ostalo pa bo šlo v breme zdrav-

stveni zavarovalnici. V primeru nesreče pri delu ali poklicne bolezni bi ostala sedanja varianta plačila 30 dni bolniške na strani delodajalca.

SKLEP

Sprejem novega zakona o delovnih razmerjih je težak zalogaj tako za predlagatelja kot za predstavnike, ki zastopajo interese delavcev. Zaradi svoje kompleks-

nosti zahteva veliko strokovnega znanja, da se je moč zoperstaviti argumentom tako delodajalcev kot predlagateljev iz ministrstva, ki hočejo povrh tega večino delavstvu škodljivih členov pospraviti pod preprogo prilagajanja evropski zakonodaji. Zaradi navedenega bo treba poenotiti sindikalne vrste in vsem prej omenjenim, če ne drugače pa na ulici, povedati, da ne bomo privolili v nižanje ravni do zdaj pridobljenih pravic.

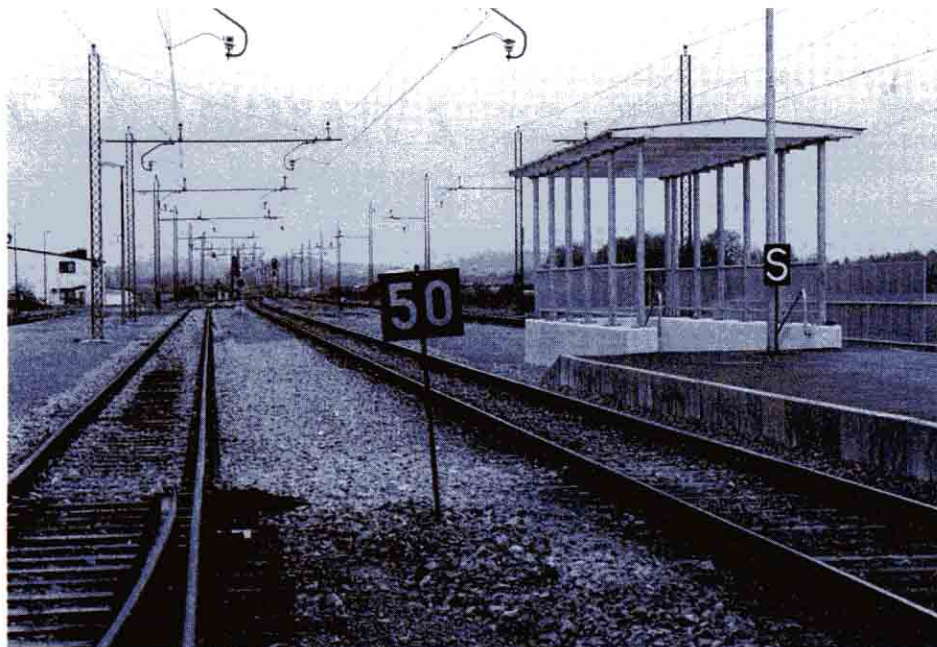
Zdenko Lorber

Problematika

POČASNA VOŽNJA, KI KAR TRAJA IN TRAJA ...!

V dosedANJI praksi izvajanja remontov in rekonstrukcij posameznih delov proge, postaj ali potnih prehodov, smo se kot osebje vlečnih vozil že kar navadili na to, da ostaja po opravljenih delih hitrost čez te odseke še kar naprej na ravni, kot je obveljala pred ali med opisanimi deli. Do neke mere se je mogoče s tem še strinjate, če pa ostaja hitrost omejena še več mesev po opravljeni obnovi, pa je seveda zadeva že sporna.

Za takšno bi lahko označili počasno vožnjo na postaji Hoče, na relaciji Pragersko-Maribor. Po dograditvi podvoza na omenjeni postaji, ki je nadomestil klasičen prehod z zapornicami, je hitrost čez ta odsek še naprej ostala 50 kilometrov na uro. Ko sem se pozanimal o dejstvih na sami postaji, sem ugotovil, da je tabla za počasno vožnjo postavljena že od maja tega leta. V iskanju razlogov, ki upravičujejo odločitev o taki dolžini trajanja počasne vožnje, sem dobil odgovor, za katerim stoji gradbena stroka, ki po opravljenem osnovnem prevzemu novogradnje (v tem primeru podvoza) zaradi gradbeno-tehničnih normativov oziroma spremljanja statičnih sprememb objekta ne dovoli vpe-

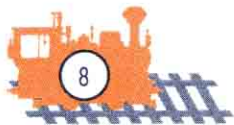


ljave redne hitrosti po preteku šestih mesecev od prevzema objekta. Morebiti ne gre v tem primeru oporekati argumentom gradbenikov, ki imajo za navedene odločitve verjetno strokovno pokritje, čeprav ne morem premagati grenkega priokusa dvoma, če je tako dolgo obdobje vpeljave

počasne vožnje na določenem odseku resnično potrebno. Stroški vsakodnevnega zaviranja na takih odsekih se namreč v daljšem časovnem obdobju samo množijo in seveda kvarno vplivajo na objekt, ki je bil zgrajen.

(ZL)





Iz drugih medijev

PREHODI

V tej rubriki, ki jo namenjamo zanimivim člankom iz drugih medijev, smo tokrat izbrali odgovor na članek, ki ga je ugleden publicist Janez Markeš objavil v tedniku Mag. V njem je kritično ocenil dejstvo, da se zaradi višine cene posameznega avtomatiziranega zavarovanja potnega prehoda le-ti tako počasi nadomeščajo z obstoječimi, ki so varovani zgolj z Andrejevim križem. Zaradi »poceni« po-nujenih rešitev si je prislužil (s strani železnice upravičeno) oster deman-ti, ki mu ga je namenil prvi človek službe odnosov z javnostmi Aleksander Salkič. Toda temeljna poanta tega članka se je skrivala drugje. Kje, preberite v tem odgo-voru, ki ga je na ta časopis naslovil njihov bralec Matjaž Šega iz Ljubljane.

»V Magu sem pred nedavnim prebral komentar, v katerem ste popolnoma upravičeno dregnili v kolobocije okoli železniških prehodov. V svojem prispevku ste sicer malce posplošeno in pavšalno ocenili stroške za opremljen in avtomatiziran prehod, ki je res morda malce »prepoceni«. Sam sem to sicer vzel kot retorično pretiravanje, gos-podje z železnice pa tega očitno niso tako razumeli, saj je njihov odgovor v pismih bralcev še bolj absurd. Zato sem napisal prijazno pismo nekemu večjemu podjetju v ZDA, Harmon Industries, ki se ukvarja s tehnologijami in avtomatizacijo železniškega prehoda. **Poslali so mi predračun za popolnoma opremljen železniški prehod z zapornicami (2x), svetlobnimi signali, senzorji (za prihajajoči vlak), procesorji, celo z lastnim varnostnim virom energije (baterij back-up v primeru izpada električne energije) in ki je dejaven 24 ur dnevno. Znesek je 65 tisoč dolarjev oz. 12 milijonov tolarjev (prevoz iz ZDA v Slovenijo ni všteti). Torej, če sem pravilno sledil razpravi, vseeno nekajkrat manj od ocene SŽ.**«

Povzeto po Magu 27.10.1999



Z VLAKOM OD ZAGREBA DO DUNAJA PREKO MADŽARSKE V PETIH URAH IN POL

Zagreb 22. oktober – Predstavitve ideje železniške povezave Dunaja in Zagreba je botrovala vožnji promocijskega vlaka, ki je v petek pripeljal v Zagreb predstavnike hrvaških, madžarskih in avstrijskih železnic ter predstavnike EU zadolžene za panevropske koridorje. Govorili so o prometnem povezovanju Dunaja in Zagreba ter Reške luke z Dunajem preko Madžarske. Pravzaprav bi današnji promocijski vlak v novem voznem redu maja 2000, moral biti uveden kot reden vlak, **ki bi dosedanje traso preko Slovenije skrajšal za 90 kilometrov**, odnosno čas potovanja iz sedanjih sedem skrajšal na pet ur in pol. Vozni čas do Dunaja bi se v bodočnosti še bolj skrajševal, tako da bi trajal približno štiri ure. Podobno kot se je iz 6 ur in 30 minut (v letu 1993) na relaciji Zagreb – Budimpešta skrajšal na današnjih 4 ure in 50 minut. Generalni direktor HŽ Dragutin Šubat je poudaril, da predstavlja ta železniška povezava realizacijo ideje povezovanja donavskega prostora z Zagrebom in Jadranom.

Namestnik direktorja avstrijskih železnic in predstavnik združenja štirih železnic (avstrijske, madžarske, hrvaške in male avstrijsko-madžarske GYSEV-a) ki je tudi direktor skupine železnic katere povezuje 10. koridor Helmut Heintz je pri tem poudaril pomen čim krajših tirnih poti do hrvaških luk kot tudi dejstvo, da lahko predstavlja prevoz blaga odskočno desko za večje gospodarsko sodelovanje med državami.

Povzeto po Večernjem listu



Sindikalna druženja

POTEP PO POSOČJU, KRASU IN PRIMORSKI

Devetnajstega oktobra smo se člani OO Jesenice ob 7.30 zbrali na železniški postaji, od koder nas je pot vodila skozi Kranjsko Goro, preko gorskega prelaza Vršič v Bovec. Ker nam nizka temperatura ni dopuščala raftinga, kakor smo prvotno načrtovali, smo pot nadaljevali do Kobarida. Tu smo napravili postanek in si vzeli čas za ogled muzeja Soške fronte iz 1. svetovne vojne. Počasi smo postajali lačni, zato smo se odpravili proti Mostu na Soči, kjer nas je v gostišču pri Štefanu že čakalo kosilo. Po kosilu smo zapustili Posočje in se preko Nove Gorice in Štanjela odpravili na Kras. Naslednji postanek je bil v Kobjeglavi v Mipovi pršutarni. Po degustaciji kraškega pršuta in terana smo si ogledali pršutarno. Ker se je dan počasi že iztekal, smo se čez Kras in preko Sežane odpravili proti Strunjanu, kjer smo se namestili v hotelu. Drugo jutro smo se po zajtrku odpravili proti Koperu. Tam smo si pod strokovnim vodstvom ogledali Luko Koper. Po kosilu v Luki nas je pot vodila preko Vipave, Cola in Črnega vrha v Idrijo. Tu smo si ogledali Antonijev rov – muzej rudnika živega srebra in pa



»Gasilski« pozdrav naših članov iz rudnika v Idriji.

muzej v starem idrijskem gradu. Iz Idrije nas je pot vodila v Cerkno na kmečki turizem Želinc, kjer so nam pripravili okusno večerjo. Po večerji nas je pot vodila proti

domu, kamor smo se polni lepih vtisov vrnili v poznih večernih urah.

Bogdan Srpčič

Sindikalna problematika

SPOMINI NA VROČE DNI, KO SE JE NAŠE UPANJE STOPILO KOT SNEG NA SONCU

Minilo je dobro leto, odkar je bil v Budniku objavljen moj članek o visokih temperaturah na lokomotivi serije 642, 643. Da »siti lačnemu ne verjame«, bo, kot je videti, držalo, saj se od objave članka stvari niso premaknile in za zdaj tudi ni videti, da bi se kaj spremenilo nam v korist.

Osrednja tema zadnje številke Nove proge je bila v veliki meri posvečena 150. obletnici prvega prihoda vlaka v Ljubljano in ob tej priložnosti predstavitvi nagibnega vlaka pendolino in Siemensovega primestnega vlaka. Kar je za nas najbolj pomembno je to, da je nekdo v teh tovarnah le

pomislil, da naj bo strojevodji prav tako udobno kot potnikom. Na serijah 711 so si klimatsko napravo zamislili že pred leti, toda samo do vrat strojevodske kabine, od tu naprej pa morda velja pojasniti »strokovnjakov«, da bo strojevodja pri odprtem oknu le vzdržal.

Ko je novi direktor magister Igor Janez Zajec na srečanju našega sindikata v Gozdu Martuljku povedal nekaj pozdravnih besed, sem dobil občutek, da se bo z njim dalo pogovarjati in reševati naše težave. Zato vodstvu sindikata in tehnični komisiji predlagam da v prihajajočem letu 2000,

ko se bodo bližali poletni meseci povabimo direktorja in strokovnjake iz SŽ na Primorsko, da jim predstavimo razmere v kakršnih delamo in da si pobliže ogledajo kako je videti delo na lokomotivah pri temperaturi 40 stopinj in več.

Bliža se čas, ko bodo klimatske naprave v skoraj vsakem gospodinjstvu, avtu, avtobusu ali tovornjaku, zato upam da prihaja čas tudi za nas železničarje, čeprav je videti, da nas spremlja rek, ki pravi, da »kdor nestrpno čaka, dolgo čaka«.

Po mojih informacijah je vgradnja klimatskih naprav na lokomotive izjemno draga, ►

čprav recimo to odgovornih v Luki Koper ni oviralo, da ne bi v centralnih delavnicah v Mariboru naročili vgradnjo te naprave na njihovo lokomotivo.

V tej zvezi želim vodstvu sindikata, še posebej pa tehnični komisiji obilo uspeha pri uresničevanju že dogovorjenih odločitev o dinamiki vgradnje klimatskih naprav na lokomotive, pri čemer naj bi bile prednostno vgrajene na lokomotive serije 643, ki sodijo v Koper.

V zvezi z določenimi nejasnostmi in vprašanji, ki se dotikajo dela našega sindikata v OO Divača ali v Ljubljani, se obračam na vse naše člane, da se s vprašanji pisno ali ustno obrnejo name, pri čemer jim zagotavljam, da bodo vsi prejeli ustrezne odgovore.



Robert Živec *Kdaj bomo dočakali klima naprave na teh vrstah lokomotiv?*

Naš sodelavec

MLADEN PAVLIN – STROJEVODJA, KI JE SLOVENIJI KOT PRVI V SVOJI DISCIPLINI PRIBORIL MEDALJO IZ SVETOVNIH PRVENSTEV

Rubrika naš sodelavec v Budniku je zaokrožila prvi krog sprehodov po območnih odborih. V njej gostimo tiste naše kolege, ki so glede na to, s čim se ukvarjajo v prostem času, posebej zanimivi, da jih predstavimo širšemu bralstvu. V tokratnem druženju tako gostimo kolega iz mariborskega območnega odbora, kar pa seveda ne pomeni, da si Mladen Pavlin ne bi zaslužil podobne predstavitve že v prvi »rundi« pisanja te rubrike. Še posebej zato, ker je s svojim uspehi na športnem področju posegal po lovorikah tudi na evropskih in svetovnih tekmovanjih.

Mladen Pavlin je luč sveta ugledal leta 1964 v Ljubljani. Stanuje na Pragerskem in je kot strojevodja dizel lokomotiv na železnici od leta 1984.

Opremljen s temi osnovnimi podatki sem se po telefonski najavi odpravil Mladenu v goste, da izvem kaj več o športu, s katerim se pravzaprav ukvarja. Naj pred opisom najinega dialoga strnem še vtis, ki sem ga dobil ob tem obisku. Za prave športnike velja, da o njih govorijo rezultati, ne pa njihove besede ali slog njihovega obnašanja. Z enako prispodobo bi lahko označil tudi osebnost Mladena Pavlina. Ob številnih pokalih in medaljah, ki krasijo police regala dnevne sobe, je ob izkazani gostoljubnosti njegova skromnost še posebej prepoznavna. Morda ga zaradi tega velike službenih kolegov ne pozna oziroma ne poznajo številnih uspehov ki jih je požel na svoji športni poti.

»Uvodoma sem te predstavil kot našega sodelavca, ne pa tudi kot športnika določene zvrsti. S čim se pravzaprav ukvarjaš?«

»Tekmujem v kickboxingu – borilni veščini, ki v sebi združuje tekmovanja v semi, light in full kontaktu. Treniram praktično vsak dan, v medtekmovalnem obdobju trikrat na teden v Železniškem športnem društvu v Mariboru, pred tekmovanjem pa trikrat na dan oziroma, kolikor mi čas dopušča. Telesno kondicijo nabiram s teki, ob tem ko nekdo zraven kolesari. Največkrat je to žena, velikokrat pa poprosim prijatelja Ranka Jeršiča (tudi strojevodjo), ki mi pomaga tudi pri drugih oblikah treninga.«

»Kickboksing je dokaj neznan šport, kako da je premamil ravno tebe?«

»Že v rani mladosti me je zanimal judo. Še danes obžalujem, da takrat nisem premogel več odločnosti in se nisem pričel intenzivneje



ukvarjati s tem športom. Kot pristaša športa me je pot zanesla v nogomet, kjer sem prebil približno deset let. Šele po dopolnjenem 20. letu starosti sem zajadral v kickboksing, katerega sem vzljubil po gledanju prenosov na tujih TV postajah.«

»V svoji 15-letni karieri si nanizal vrsto uspehov. V publikaciji vaše zveze je tebi in tvojim uspehom namenjena celo stran, predsednik kickboksing zveze te v razvoju te panoge posebej omenja, ker si Sloveniji iz ameriškega Atlantic Cityja prinesel prvo medaljo s svetovnih prvenstev (bron), si dobitnik dveh evropskih kolajn (srebro in bron), večkratni državni prvak, osvojil si vrsto mednarodnih turnirjev, imaš največ nastopov za reprezentanco in v svoji kategoriji iznad 79 kilogramov v Sloveniji še danes nimaš konkurence. Kako gledaš na te uspehe?«

»Uspehi seveda niso prišli sami od sebe. So plod vloženega dela na treningih, ki ga večina seveda ne vidi. Sicer pa je naša dejavnost v razvoju. Kickboxing zveza obstaja od leta 1992 in danes šteje 16 klubov. Kljub naši kratki zgodovini pa se danes lahko pohvalimo s številnimi rezultati. Razred zase v svojem tekmovalnem razredu je v svetovnih razsežnostih Tomaž Barada. Zaradi ogromno vlaganj in odrekanih, ki jih namenja temu športu, ga izjemno cenim in spoštujem. Škoda, da mu te pozornosti ne

namenja tudi slovenska športna javnost, kjer ga ne uvrstijo niti med deset najboljših športnikov leta, čeprav mu po osvojenih lovorikah svetovnega formata nihče v Sloveniji ne more konkurirati. Če bi bil interes televizije pokriti večja tekmovanja, bi na primer Slovenija lahko videla, kako 60-tisoč glava množica v japonski prestolnici stoje aplavdira kralju taekwan-doja, kar je Tomaž pred dvema letoma postal. Upam, da bodo po olimpijskih igrah v Sidneyu uslišani dosedanja pogovori naše zveze, da ta šport postane olimpijski. Takrat bi se vse izboljšalo.«

»Kaj ti prinaša status športnika mednarodnega razreda oziroma priznanja, prejeta od olimpijskega komiteja Slovenije?«

»Žal moram ugotoviti, da bolj malo. Mogoče imam od tega še največ v matičnem podjetju, kjer mi omogočajo opravljati službo v časovno meni najbolj ugodnem turnusu, oziroma da uslišijo moje želje takrat, ko se udeležujem tekmovanj.«

Ob koncu najinega pogovora mi je Mladen še dejal, da se trenutno intenzivno pripravlja na svetovno prvenstvo v Italiji, ki poteka ravno v dne, ko ta Budnik prihaja iz tiskarskega stroja.

Z dobrimi željami za to in vsa prihodnja tekmovanja sem končal najin razgovor.

(ZL)

Potovanje po najzanimivejših železnicah sveta

POTUJMO Z VLAKOM DO NEBES

Okrog leta 1869 so v Peruju prvič začeli resneje razmišljati o gradnji železniških prog, ki bi potekale preko andskih planot in bi povezale najpomembnejše kraje med seboj. Že leta 1870 so stekla prva dela in nekaj let pozneje so že prvi vlaki sopli med andskim gorovjem Peruja. Danes se perujske železnice prištevajo med najzanimivejše železnice sveta. Železniške proge potekajo večinoma po andskih planotah na višini med 3.500 in 4.000 metri nadmorske višine in povezujejo najzanimivejše in najpomembnejše kraje Peruja med seboj (Cusco – jezero Titicaca, Cusco – Machu Piccu, Cusco – Arequipa, Lima – Huanacayu). Najzanimivejši predel železniških prog je seveda odsek proge med Limo in Huancayem, ki začne potekati iz morske obale, prestolnice Peruja, in se nato med andskim gorovjem dvigne do 4.829 metrov nad morjem, kar je najvišje na svetu. Ne samo, da je železniška proga med Limo in Huancayem najvišja proga na svetu, prištevajo jo celo med največja čudesa sveta.

Vsako leto Peru obišče nešteto turistov vsega sveta z željo, da bi z vlakom potovali po andskih železnicah in obiskali najzanimivejše predele sveta. Tudi mi, zaposleni na Slovenskih železnicah, lahko okusimo strast tega potovanja. **Alpinist in popotnik ter dober poznavalec južne Amerike in Peruja Jože Cajzek skupaj s Sindikatом strojevodij Slovenije organizira za vse železničarje potovanje po perujskih andskih železnicah.**

Na potovanje se bomo podali v drugi polovici februarja leta 2000 in bo trajalo 21 dni. Najmanjše število prijavljenih udeležencev je deset. Če za razpisani februarski rok ne bo dovolj prijav, se bo termin potovanja prestavil v drugo polovico aprila.

Program potovanja:

1. dan: Polet iz Ljubljane v Frankfurt.
2. dan: Polet iz Frankfurta preko Bogote proti Limi. Po pristanku prevoz do hotela in namestitvev.
3. dan: Ogled starošpanskega kolonialnega predela mesta, kjer počiva španski

osvajalec in graditelj mesta Francisco Moche, Paracas, Nasca in Inkov.

4. dan: Polet iz Lime v mesto Cusco, namestitvev v hotelu in prosto popoldne.

5. dan: Potovanje z vlakom na Machu Picchu po ozkotirni železnici cik-cak. Ogled izgubljenega inkovskega mesta z lokalnim vodičem.

6. dan: Ogled znamenite doline Valle San Grado ob reki Urubamba.

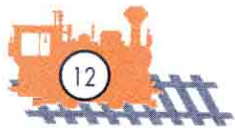
7. dan: City Tour – ogled znamenitosti inkovskega mesta Cusco in njegove okolice.

8. dan: Potovanje z vlakom iz Cusca predko andske planote Altiplana do najvišjega in največjega plovnega jezera Titicaca. Namestitvev v hostalu v mestu Puno ob jezeru Titicaca.

9. dan: Križarjenje z barko po jezeru Titicaca z lokalnim vodičem. Obisk indijanskega plemena Los Uros na trstičnih otokih in obisk otoka Taquili.

10. dan: Ogled zgodovinskih znamenitosti v okolici mesta Puno.





11. dan: Potovanje z vlakom in avtobusom v mesto Arequipa. Nastanitev v hostalu.

12. in 13. dan: Obisk kanjona Colca, doline kondorjev.

14. dan: Arequipa – prosti dan za ogled.

15. dan: Polet Arequipa – Lima. Prevoz do hotela in nastanitev.

16. dan: Potovanje z vlakom v mesto Huancayo po najzanimivejši in najvišji progi na svetu.

17. in 18. dan: Ogled mesta in okolice ter obisk rokodelskega sejma.

19. dan: Potovanje z vlakom v Huancayo – Lima. Prevoz do hotela in namestitev.

20. dan: Zvečer polet iz Lime proti Frankfurtu in Ljubljani.

21. dan: Prihod v Ljubljano v večernih urah.

CENA POTOVANJA:
275.000,00 tolarjev

V ceno so vključeni:

- povratna letalska vozovnica
- vsi prevozi do Peruja, ki so navedeni v programu, vključno z dvema poletoma znotraj države
- vse prenočitve z zajtrki v hotelih ali hostalih
- vsi ogledi znamenitosti in muzejev z lokalnimi vodiči
- zdravstveno zavarovanje za potovanje v tujino
- viza za Peru

Hostali in hoteli so srednje kategorije. V cene prenočitev so vključene dvo- in troposteljne sobe. Za enoposteljno sobo je možno doplačilo v hotelih.

Nekateri sindikati slovenskih železnic bodo svojim članom, ki bi se želeli udeležiti potovanja, omogočili obročno odplačevanje. Prijavite se lahko na sedežu Sindikata strojevodij v Ljubljani. Prijave se bodo zbirale do 31. decembra 1999.

Pridružujemo si pravico do spremembe cene, če se bo tečaj dolarja občutno zvišal.

Lahko pride tudi do spremembe programa (vrstni red ogledov in potovanj po državi Peru), vendar bo program ostal neokrnjen. Vse natančne informacije o potovanju bodo znane proti koncu leta.

Potovanje bo vodil Jože Cajzek, pri katerem lahko dobite vse informacije (tel.: 063-736-029).

Vse tiste, ki imate željo in namen udeležiti se tega potovanja, prosimo, da se o plačilu pogovorite s svojim sindikatom, prijavite pa se čimprej na sedežu Sindikata strojevodij Slovenije, zaradi rezervacije letalskih vozovnic. Vsi udeleženci potovanja bodo morali do 31. decembra 1999 plačati akontacijo v višini 30.000,00 tolarjev, ostalo pa pred izvedbo potovanja oziroma obročno prek sindikata.

P.S. Glavni odbor našega sindikata je na svoji zadnji seji odločil, da se prijavljenim kandidatom, ki bi se želeli udeležiti tega potovanja, omogoči obročno odplačilo (na deset mesecev) zneska, ki pokriva ta izlet.

PERU – ANDI '99

Nadaljevanje iz prejšnje številke

Druga etapa je bila nepozabna. Iz Arequipe smo odpotovali zvečer zopet z avtobusom po makedamski cesti proti Punu, mestu s sto tisoč prebivalci, ki leži na obali jezera Titicaca. Ta cesta vodi čez Andske prelaze, višje od 4.300 metrov, je dokaj prometna, predvsem pa luknjava. Težko si je predstavljati 600 kilometrov takšne vožnje. Šoferji konkurenčnih avtobusnih linij tekmujejo med seboj, se prehitujejo nad prepadi. V avtobusu pa je toliko prahu, da ne vidiš sosedu, pa ga tudi pogledati ne moreš, saj te meče, da ne veš, kje imaš zadnjico in kje glavo. Neponovljivo. Zjutraj smo se dobesedno izkrcali v Puno, saj smo imeli občutek, da smo na ladji preživeli vihar. Sem smo se odločili priti zaradi Titicace, najvišjega jezera na svetu, po katerem plujejo ladje. Delita si ga Peru in Bolivija. Ponoči plujejo po njem čez meje

tihotapci in prevažajo v Peru meso, sladkor, moko in koko. V Bolivijo se vračajo z oblekami, pivom, radijskimi aparati in tekstilom. Podnevi pa po njem plujejo trgovske in potniške ladje ter indijanski ribiški čolni, narejeni na starinski način iz trsja.

Naslednja etapa je bila pot z železnico do Cuza, nakdanje Inkovske prestolnice. Opisal pa bi rad tudi drugo železniško pot, ki pelje nad oblaki.

Je najvišje speljana železniška proga na svetu, ki se začne ob morju in že po 173 kilometrih se mora dvigniti v višino 4.829 metrov nad morjem – kar je višje od Mont Blanca, najvišjega vrha v Evropi – preden pride do končne postaje Huancayo globoko v Andih. Za andsko železnico so se odločili zato, da so dobili razmeroma naglo in učinkovito pro-

metno povezavo med perujskimi bogatimi ležišči rud visoko v gorah in pristaniščem Callao ob Tihem Oceanu. Traso je predlagal Američan (kako značilno), Henry Meiggs, ki je ostal znan po izreku, da koder lahko hodi lama, lahko pelje tudi moja železnica. Maiggsove želje, da bi železnica peljala po Andih prav do Cuzca, nekdanje prestolnice Inkovske države, niso nikoli uresničili. Proga se konča v Huancayu in ostaja nedokončan sen. Kljub temu pa ostaja eno od inženirskih čudes sodobnega sveta.

Večina potnikov vstopi na postaji Desemperados (zapuščenci), nešteti potniki pa so že opozorili, da bi bilo Desemperados prav prikladno ime kar za vlak, ki pogosto zamuja cele dneve in ne samo nekaj ur. Dejavnost perujskih maoističnih gverilcev iz gibanja Sendero luminoso (pot k svetlobi),



dodaja še priklado k negotovosti in tveganosti, ki je značilna za potovanje čez 61 drzno zgrajenih mostov skozi 65 predorov preden pripelje vlak svoje potnike v mrzlo višavje andskega Antiplana. Ponekod je proga tako strmo speljana, da mora vlak malo zapeljati naprej na slepi tir, počakati, da premaknejo kretnico, in se nato vzvratno vzpenjati po naslednjih zavojih. Vse takšne kretnice seveda premikajo ročno. Do Matucane mora vlak premagati višinsko razliko 2.390 metrov na 102 kilometra razdalje. Na tej višini se neaklimatizirane turiste rada loti soroche, kakor pravijo Indijanci višinski bolezni. Sam z njo nisem imel problemov, saj se je 25-dnevno bivanje v gorah zelo poznalo. Belo oblečeni spremovalci na vlaku prodajajo vrečke, napolnjene s kisikom, potniki pa si pomagajo še z aspirini in glukozo. Med bojevanjem z nadlogami redkega ozračja zamreta med potniki pogovor in živahnost.

Najvišja točka je La Cima. Prihod nanjo naznani strojevodja z dolgim piskom in potniki se začnejo sproščati, saj se proga prevesi navzdol. Povsod se razprostirajo Andi, od obzorja do obzorja. Mnogi turisti načrtujejo vožnjo v Huncayo tako, da lahko obišejo še nedeljski sejem. Takrat pripotujejo z okoliškega hribovja Indijanci Kečuj in prodajajo čudovite izdelke domače obrti. Turisti se seznanjajo s staro

indijansko kulturo. Poslušali smo tubne zvoke indijanskih trobil in občudovali ples, ki izvirajo iz časov pred prihodom Evropejcev – kot da se je v Andih čas ustavil.

Druga vožnja z železnico je bila prav tako zanimiva, čeprav ni bila tako »adrenalinska«, poteka pa po ravninskih predelih na jugu Peruja, ki so bila nekoč Inkom žitnica.

Vožnja do Cuzca, čeprav je za deset ur, kar hitro mine, saj na pogostih postajah pričakajo vlak Indijanci v starožitnih nošah, se vkrcajo, prodajajo svoje izdelke do naslednje postaje, tam pa se zamenjajo z drugimi. Ponujajo najrazličnejše deloma močno začinjene jedi, ter ponče in druge pletenine iz voln lam, alpak ali celo vikunj.

Trume turistov vsako leto drvi v Cuzco zaradi bližine Machu Piccuja, inkovskega izgubljenega mesta. Po razpadu inkovskega carstva so se Španci sicer odpovedali popolnemu uničenju prelepega glavnega mesta Cuzca, v osrednjem andskem visokogorju, toda bogato opremljene palače in templje so izropali in porušili. Na njihovih temeljih so postavili cerkve in samostane, kolonialne palače in rezidence. Značilnost lepega starega mesta je španska kolonialna arhitektura z razpoznavnimi indijanskimi stilnimi elementi in motivi. Po nastanitvi v enem od cenejših hostalov, ki jih v tem mestu kar mrgoli, smo se opravili na ogle-

de. Mesto samo je res impresivno in je mogoče marsikaj videti. Tako bom poskusil na kratko opisati samo tisto, kar mi je ostalo najbolj v spominu. V Inkovskem muzeju (za deset dolarjev imate deset dni plačan vstop v vse muzeje in cerkve ter druge znamenitosti, katerih je ogromno) sem si prepisal tole: Bog sonca Inti je najprej poslal na zemljo svojega otroka Mance Capaca in Mama Occla, da bi razširila njegov sloves in ljudem prinesla civilizacijo. Kjerkoli sta otroka počivala, sta v prst zapičila zlato palico. Tam, kjer bi ta palica segla najgloblje, naj bi postavili glavno mesto Sončnega cesarstva. Izbrana je bila 3.400 metrov visoko v Andih, ležeča rodovitna dolina reke. Tam so pozneje postavili Cuzco – popek sveta, tako pripoveduje inkovska legenda.

Eno izmed najbolj osupljivih poslopij, kar sem jih videl, je trdnjava Sacsayhuaman. Leži tri kilometre zunaj središča mesta in sodi k svetovni kulturni dediščini (po Unescu). Inki so postavili triterasaste vrste zidov, ki ležijo drug na drugem. Posamezni kamniti bloki so deloma visoki po pet metrov in so sestavljeni do 18 metrov visoko. Različno veliki andezitni in granitni bloki se neverjetno prilagajajo drug drugemu – zoženi so tako, da med njimi ni ne malte in ne razpok. Španci so pod vodstvom zavojevalca Pizzara zavzeli mesto, vendar so se odpovedali popolnemu uničenju. Religiozne in politične zgradbe so sicer do tal podrli, ter jih nadomestili s simboli krščanstva in španske kolonialne oblasti. Nastala je mešanica indijanskega in španskega mesta s stilnimi oznakami, značilnimi le za Cuzco. Posebno v številnih cerkvah lahko zmeraj znova občudujemo katoliške svete podobe, kateri obrazi imajo indijanske poteze. Naj bo o Cuzcu zadosti.

Tretji dan našega bivanja v Cuzcu smo se odpravili na železniško postajo, katere končni cilj je dolina Urubamba. Od tu se vije cesta v ozkih serpentinah proti ruševinam mesta Machu Picchu. Dolga je 12 kilometrov. Med potjo premaga višinsko razliko 500 metrov. Prav v času našega obiska sam v časopisu prebral, da bi za trume turistov zgradili gondolo, ki bi manj obremenjevala džunglo, kot pa množica minibusov, ki obiskovalce vozijo tja gor.

Nadaljevanje prihodnjič

Zdravko Zajc



Perujska lama v avtohtonem okolju.



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

MNENJE

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

V prihodnji številki boste lahko prebrali ekskluzivni intervju z direktorjem SŽ mag. Ivanom Janezom Zajcem, v osrednji temi pa bomo analizirali posledice sprejema novega Zakona o železnici.

Malo za šalo, malo za res

AFORIZMI

OCENA CEN

Povsod mi je drago, doma mi je najdražje.

GRD ODNOS RANI PONOS

Kdor delavce vleče za nos, ima slab odnos.

PRAVIČNOST

Veliko ljudi je zelo pravičnih. Ker ne morejo pomagati vsem, ne pomagajo nikomur.

SPREJEM V BOLNIŠNICI

Bolniška sestra me je sprejela na hodniku. Pokazala mi je, v katero sobo naj grem, in mi dejala: »Kar v posteljo pojdite, takoj bom prišla k vam.«

PROŠNJA

Samo še tokrat mi posodite in obljubljam vam, da me ne boste nikoli več videli.

ZADREGE

Tam, kjer je veliko dela, primanjkuje delavcev.

NASVET

Ko spoznaš prvo, pri kateri niso drugi, se takoj poroči z njo.

POSIL

Šest ničel se je poslovno združilo. Ko so v posel pritegnili še eno, je bil milijon skupaj.

PODOBNOST

Poročeni in zaposleni so si podobni. Oboji raje delajo honorarno.

VPRAŠANJE

Kako naj napredujem, če sem človek na mestu?

SLEDI

Tistega, ki visoko leta, je lahko odkriti, saj na nebesni modrini za seboj pušča vidno sled. A le, če je jasno.

ZAKAJ ŠE KADIM

Staram se in nisem več tako ognjevit in isker, kot sem bil včasih. Pa prižgem cigareto in pravim: kjer je dim, je tudi ogenj.

PRAVILO

Če se mož naliva, je žena na suhem.

NAPREDEK

Včasih sem kar pol ure čakal na avtobus, zdaj pa se mi že v pol ure posreči najti parkirišče.

VAŽNO JE BITI »IN«

Nekoč sem bil mlad in lep, potem sem bil lep, zdaj sem le še in.

Eugen Jurič