



Budnik



december

ISSN 1408-7405 18, 19/1999

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

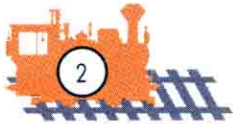


*Želimo Vam
vesele praznike in
srečno ter
uspeha polno
novo
tisočletje*

Prečno 2000

IZ TE ŠTEVILKE





Iz urednikove beležke

SINDIKALNI KAPITAL PREHODA V NOVO TISOČLETJE

Ko se bomo v prihodnjih letih spominjali dogodkov za nazaj, se bomo vselej vprašali, ali se je nek dogodek zgodil pred letom 2000 ali po njem. Leto 2000 bo tako pomemben zgodovinski mejnik. Prav zaradi tega se pričakuje, da pod iztekajoče tisočletje potegnemo črto z ugotovitvijo, kaj nam je dobrega oziroma slabega prineslo. Vsak bo v okviru tega lahko pri sebi ovrednotil lastne dosežke tako v osebnem, družinskem ali poslovnem življenju. Sleherni si bo lahko odgovoril na vprašanje, ali mu je v tem tisočletju uspelo uresničiti tiste cilje, katere si je nekoč zastavil.

Naš Budnik v okviru tega uvodnega razmisleka vrednoti predvsem dosežke, ki jih v polju varovanja delavskih interesov dosega sindikat. Če pod pojmom sindikat zaobjamem vso širino te besede in se sprva ozrem na širšo slovensko sindikalno sceno, potem slika na prehodu tisočletja ni ravno rožnata. V obdobju od leta 1989 se sindikalna baza številčno nenehno niža.

Pred desetimi leti je bilo kar 70 odstotkov delovno aktivnih prebivalcev včlanjenih v sindikate. Po zadnji raziskavi javnega mnenja v letu 1998 pa je le še 42,8 odstotka delovno aktivnega prebivalstva včlanjenih v sindikate. Ob številčno okrnjenem pokrivanju sindikalnega članstva, šibkosti zastopanja delavskih interesov dodatno botruje še neenotnost in pomanjkanje skupnega nastopa proti interesom, ki delujejo v škodo delavstva. V veliki meri je to plod nerazčiščenih odnosov iz preteklosti. Ta dejstva nas žal ne morejo navdajati z optimizmom. Stopnja zavedanosti članstva, da je treba proti škodljivi zakonodaji nastopati složno in enotno, se nenehno veča, medtem ko vrhovi nekaterih sindikalnih central temu ne sledijo.

Nova sindikalna centrala SZS – Alternativa, katere ustanovni član je tudi naš sindikat, glede na prejšnje navedbe edina veča svoj številčni potencial, potrebo po

vezovalnih procesov pa aktivno udejanja tudi v tujini. Menim, da je iskanje naravnih zavezništov v Evropi, ki bo počasi izgubila prizvok tujine, pravi odgovor omenjenemu sindikalnemu vrtničarstvu v Sloveniji.

Seveda nas posameznike ob trendih, ki jih prinaša globalizacija, konkretno bolj zanima, kako se bo na vse to odzival naš sindikat in kakšno varstvo delavskih pravic nam lahko zagotavlja. Seveda bi se moral v iskanju odgovora na to vprašanje ozreti v našo kratko zgodovino in na podlagi dosežkov oceniti, ali imamo za izzive prihodnosti prave temelje. Toda ne bom ponovno nizal ali analiziral rezultatov preteklih let, ker je to bolje in iz prve roke (beri članek 1999-2000) opravil naš predsednik. Sam bi želel v tem uvodniku predvsem odgovoriti na bistveno vprašanje, kaj sin-

Leto 2000 bo tako pomemben zgodovinski mejnik. Prav zaradi tega se pričakuje, da pod iztekajoče tisočletje potegnemo črto z ugotovitvijo, kaj nam je dobrega oziroma slabega prineslo.

dikat sploh je. Prenekateri namreč ob omembi imena sindikat, ne pomislijo, da smo sindikat pravzaprav ljudje, njegovi člani in ne pisarne, prostori, oprema ali podobno. Samo kapital ljudi v znanju, izkušnjah in sposobnostih je tisto, kar je temeljna sestavina slehernega sindikata. Če mi je dovoljeno ob tem analizirati »sestavino« našega sindikata skozi te kriterije, potem bi lahko (zgolj za plastično ponazoritev) naš sindikat neformalno razdelil na tri njegove bistvene sestavine.

V prvo bi lahko štel vodstvo, s predsednikom, podpredsednikom in sekretarjem, ki nosi glavno odgovornost za delo sindikata, v veliki meri pa gre zasluge za delovanje našega sindikata pripisati prav njim. Dejstvo je, da naloge strateškega usmerjanja našega delovanja uspešno vodi Slavko. Da Silvotovo znanje in izkušnje pri razreševanju problemov cenijo tudi v drugih sindikatih in da daje Drago, ki ju v

danem trenutku edini lahko enakovredno zamenja (na njegovi pisalni mizi je mogoče zaslediti enako število tujih in domačih fakssov), dodatno razsežnost delovanja našega sindikata.

V drugi segment bi lahko razvrstil vse tiste posameznike (približno 30-40), ki skozi organe odločanja v skupščini in območnih odborih dajejo ton delovanja, ter skozi različne zadolžitve, ki jih opravljajo (mredno servisirajo večino potreb, ki jih izkazuje članstvo. Permanentnost nekajletnega delovanja posameznikov na določenih področjih se je razvila do te mere, da imamo za vsa področja dela že usposobljene posameznike. Naj se to tiče zastopanja na disciplinskih obravnavah, turnusnih dogovarjanjih, upravljanju in nadzoru nad finančnim poslovanjem, informiranju ali organiziranju najrazličnejših družabnih prireditev.

In ne nazadnje lahko kot tretjo pomembno sestavino sindikata štejem večinsko članstvo, ki je vse prej kot nezainteresirano za probleme okolja, v katerem se nahaja. Prav agilno članstvo, ki posredno ali neposredno skozi predloge ali pobude, kritike ali pripombe, »diha vrat« tistim, ki ga zastopa, je jamstvo, da akcijski tempo našega delovanja ne usahne.

In zakaj vse to razčlenjujem? Predvsem zato, ker menim, da pomembnost vlog delovanja vseh treh omenjenih sestavin sindikata premalo poudarjamo in premalo cenimo. Samo soodvisnost delovanja vseh, strpnost, ter odgovornost slehernega v tej razčlembi lahko štejem za največji kapital in popotnico, s katero gremo v novo tisočletje. Ne smemo namreč pozabiti, da v sindikatih (tudi na železnici jih imamo), v katerih ti člani ter relacije in odnosi, niso normalni vzpostavljeni, nimajo veliko razlogov za optimizem na prehodu v prihajajoče novo tisočletje.



1999 & 2000

Smo generacija, ki bo priča dogodku, ki se pripeti le vsakih tisoč let, namreč, da se v hipu vse štiri številke na koledarju spremenijo. In ravno to se nam bo pripetilo v dneh, ki so pred nami. To pa je vsekakor vredno premisleka in hkrati tudi trenutek, ko je treba pogledati nazaj, pa tudi nakazati procese, ki nam bodo krojili usodo v prihodnosti.

Živimo namreč v času, polnem zgodovine in simbolov, ki svoj vrh doživljajo tudi z zamenjavo tisočletja. Vse to velja tako za naš sindikat, železnico in državo Slovenijo. Vsi smo na en način soodvisni in vedno sem trdil, da je železnica ogledalo države.

Za sindikalna leta, ki so za nami, lahko rečem, da je bil to čas gromovništva, akcij, romanticizma in velikih idej, ki so bile nujno potrebne, da smo v tem prostoru vzpostavili ravnotežje kot pogoj za skupno sodelovanje, kajti ves čas smo kot svojega nasprotnika imeli poleg železniške uprave tudi oblast – takšno in drugačno. Da smo postali upoštevanja vreden sogovornik, smo uporabili vsa sredstva iz skladišča sindikalnega delovanja. Zato pa čas, ki prihaja, zahteva poleg naštetega še obilo znanja, modrosti, preudarnosti, pa tudi povezovanja, sodelovanja, predvsem pa odgovornosti za odločitve, ki bodo nujne, da uspešno prebrodimo izzive in preizkušnje, ki nas čakajo.

Glede na pretekle izkušnje, ko smo v prelomnih, tudi zelo hudih časih vedno našli dovolj razuma in modrosti, pa tudi hrabrosti za pravilne odločitve, me ni strah, da to ne bo tako tudi v prihodnje.

Tako smo najbolj daljnosežne in pomembne odločitve sprejeli že leta 1988, ko smo se odločili, da bomo o svojem življenju in prihodnosti odločali sami. To je bila odločitev o stavki in potem ustanovitvi sindikata strojnega osebja Slovenije in Istre. V luči nadaljnjega dogajanja je bila to zgodovinska odločitev ne samo za naš sindikat, temveč tudi za nadaljnji razvoj sindikalizma tako na železnici kot tudi v Sloveniji.

Kajti takoj od ustanovitve smo aktivno pomagali drugim zaposlenim pri ustanavljanju njihovih sindikatov. Tako smo pomagali ustanavljati sindikate strojevodij Hrvaške, Srbije, Bosne in Makedonije. V Sloveniji pa smo širili sindikalizem tako na železnici kot tudi v širšem okolju. Z odklonitvijo voženj najavljenih »mitingaških vlakov« smo odločilno prispevali, da je tedanja slovenska oblast »miting resnice«, najavljen za 1. decembra 1989, prepovedala.

Bili smo kolektivni član odbora za človekove pravice v podporo zaprti četverici. Aktivno smo se vključili v demokratične procese v Sloveniji. Tako sva bila v prvo demokratično izvoljeno skupščino slovenskega naroda izvoljena dva člana našega sindikata (Silvo Berdajs, Slavko Kmetič), kar nima primerjave nikjer v zgodovini parlamentarizma. S tem smo se aktivno vključili v proces nastajanja slovenske države in dali tudi dragocen prispevek v vojni za osamosvojitve Slovenije.

Seveda pa smo večino časa posvetili sindikalnemu delu in iskanju optimalnih rešitev za čimboljšo organiziranost.

Krona sindikalnih aktivnosti pa je nedvomno bil podpis prve kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa novembra leta 1991, se pravi le nekaj dni po odhodu zadnjega vojaka JLA s slovenskega ozemlja. V to pogodbo je bilo vloženo ogromno truda ter trdega strokovnega dela in je ena najboljših tudi v mednarodnem



Drage članice, spoštovani člani, sodelavci in prijatelji:

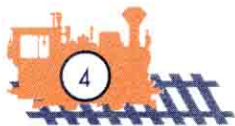
Prihajajoče leto 2000 in novo tisočletje naj nam prinese vse, kar si najbolj želimo; predvsem pa miru, sreče in osebnega zadovoljstva nam in našim najbližjim.

S sindikalnimi pozdravi
Slavko Kmetič

železniškem pogledu. Na žalost je padec prometa na železnici zavrnil materialno možnost za polno uveljavitev le-te v finančnem delu.

Pri delu v zvezi s KP so nam bile dobrodošle in dragocene izkušnje ter rešitve v tujih KP, do katerih smo lahko prišli po vstopu našega sindikata v ITF. Tudi na tem področju smo bili prvi. Po letih vztrajnega dela smo postali pomemben člen te najmočnejše federacije delavcev v transportu. Tu smo dobili prve informacije, kaj se na področju železnic dogaja v Evropi. Doma smo aktivno sodelovali pri sprejemanju dveh zakonov o železnici, kar je tudi svojevrsten rekord v kratki zgodovini slovenske države. Prvi zakon je bil sprejet decembra 1993, sedanji pa letos. Z velikim zadovoljstvom pa lahko povem, da smo prepričali namero vlade, da v tem zakonu prepove stavko in razbije podjetje na več delov. Zakon tako le upošteva smernice Evropske unije v sklopu pridružitvenega paketa zakonov, ki jih Slovenija mora sprejeti.

Na podlagi zakona o soupravljanju in v skladu z izkušnjami drugih držav smo prispevali svoj delež pri procesih soupravljanja. Tako smo pridobili pomembne pozicije na vseh ravneh odločanja v okviru javnega podjetja. Leta, ki so za nami, smo uspešno izkoristili za naše izgrajevanje in izpopolnjevanje. Predvsem pa smo obvladali sposobnost razumevanja tektonskih premikov, ki se dogajajo pri nas in okoli nas. Popolnoma nam je jasno, da lahko dostojen standard in dobre delovne razmere za naše članstvo zagotavlja le uspešno in dobro



stoječe podjetje, kar pomeni, da moram tudi po sindikalni plati prispevati svoj delež k produktivnosti in s tem večji uspešnosti podjetja.

Oboroženi s tem znanjem in izkušnjami smo pripravljeni na nove preizkušnje in izzive, ki nas še čakajo.

Nesporno dejstvo je, da je leto 2000 izjemno simbolem in pomemben mejnik med včeraj in jutri. Po izkušnjah tujih železnic tudi nas še čakajo velike preobrazbe, ki jih delno že nakazuje sedanji zakon. Slovenija s približevanjem Evropski uniji sprejema mednarodna pravila, ki temeljijo na prostem pretoku ljudi, blaga, storitev in kapitala. To pa prinaša nadaljnjo liberalizacijo, privatizacijo in neizprosno veliko večjo konkurenco tujih podjetij. Ko dodamo še globalno ekonomijo, pa je slika popolna.

Že pred leti smo dobili anketni list japonskih železniških sindikatov, v katerem nas pozivajo, da s svojimi idejami najdemo odgovore, kako naj sindikati obdržijo svojo moč in vpliv v popolnoma novih situacijah.

Za nas je v tem trenutku odgovor jassen – povezovanje, sodelovanje, združevanje tako doma kot na mednarodnem področju. To prinaša večjo moč, strokovnost, izmenjavo mnenj in izkušenj, s tem pa večjo preudarnost in racionalnost. Seveda pa je temelj vsega solidarnost, ki mora postati stalnica v odnosih med sindikati.

Neskromno lahko zatrdim, da je naš sindikat glavni motor teh procesov. Tako smo se na železnici že pred leti povezali v sindikate slovenskih železnic, v katere smo vključeni vsi sindikati.

V tem letu smo sodelovali pri ustanovitvi Slovenske zveze sindikatov – SZS Alternativa, ki je postala peta sindikalna centrala v Sloveniji.

Oboroženi s tem znanjem in izkušnjami smo pripravljeni na nove preizkušnje in izzive, ki nas še čakajo.

Smo člani koordinacijskega odbora ITF za Slovenijo, v katerem so vključeni sindikati – člani ITF v Sloveniji. Največji dosežek v tem letu pa je ustanovitev Evropske federacije delavcev v transportu s sedežem v Bruslju, katere ustanovni član je tudi naš sindikat. Preko te federacije imamo neposreden dostop do Evropskih komisarjev, kar pomeni, da smo sindikati že v Evropski uniji. Naš član Drago Torej pa je bil izvoljen v izvršni odbor te zveze, kar priča o pomembnosti slovenskih sindikatov v Evropskem prostoru. Ti stiki so za nas izjemno pomembni,

kajti železnice v Evropi se počasi povezujejo in združujejo, kar pomeni, da se bodo tudi Slovenske železnice v prihodnje morale po-

vezati v evropskem prostoru. Preko sindikalnih povezav bomo zagotovili, da ne bomo drugorazredni člani.

Doma pa nas čaka veliko dela pri lobiranju, da v Sloveniji dobimo ustrezno prometno politiko, ki bo naklonjena železnici, kajti politika se še ne zaveda nespornih prednosti, ki jih železniški transport ponuja iz naslova varnosti, varčnosti in ekologije. Posodobitev železnice je popolnoma zastala in to je ena največjih nevarnosti, ki dolgoročno ogrožajo tudi obstoj delovnih mest. Kajti konkurenca, tudi železniška, ne miruje in lahko se zgodi, da bo Slovenija kljub svoji geografski legi postala železniški otok v Evropi.

Če se vrnem na simbol leta 2000, lahko ugotovim, da je to tisočletje bilo obdobje iskanja, konfliktov in gradnje, da pa bo novo tisočletje v znamenju povezovanja, sodelovanja in znanja, predvsem pa razumevanja in tolerance.

Slavko Kmetič

Intervju

Mag. Igor Janez Zajec »Skupaj smo na isti barki«

»Za vami so prvi meseci direktorovanja, ko ste se lahko že dobro spoznali s podjetjem Slovenskih železnic. Kaj je na vas v tem obdobju vodenja SŽ naredilo poseben vtis?«

»Pozitivno presenečenje, ki ga želim omeniti takoj na začetku, je vsekakor jasno opažena pripravljenost ljudi za sodelovanje, ki izvira iz velike pripadnosti posameznikov temu podjetju. S tem mislim tako na vodstvo podjetja, kot na slehernega delavca, s katerim sem bil v tem obdobju v stiku. Žal mi v tem obdobju tako zaradi razsežnosti podjetja kot zaradi časovne prezasedenosti še ni uspelo obiskati vseh delov podjetja. Mimogrede, do zdaj še v naši poslovni stavbi nisem zmogel obiskati praktično nobene pisarne, sem pa zato na različnih sestankih spoznal ljudi, ki razmišljajo zelo pozitivno. Vse to mi daje nov elan in povečuje željo po uspehu. Navsezadnje sem s temi ideali tudi prišel na železnico, ker mi to pomeni poseben izziv. Ne želim biti samo direktor, temveč želim, da bi lahko iz tega mesta skupaj s sodelavci nekaj naredil in pozitivno prispeval podjetju Slovenskih železnic. Upam, da me država v teh potezah ne bo zavirala. V prvi vrsti imam seveda v mislih zamisli o vlaganju sredstev v železniško infrastrukturo, o projektih, kot so zgraditev drugega tira na odseku med Kopro in Divačo, o projektih trženja telekomunikacij itd.«



»Kako ocenjujete poslovanje Slovenskih železnic v tekočem letu?«

»Rezultati poslovanja za letošnje leto kažejo, da načrtovani obseg dela ne bo uresničen v celoti niti v potniškem niti v tovornem prometu. Morda so bile ocene in tržne napovedi v minulem letu preoptimistično zastavljene, tako da nam tudi zaradi tega ni uspelo uresničiti teh pričakovanih. V poslovnem načrtu za letošnje leto je bilo predvideno, da bomo letos prepeljali 13,8 milijona potnikov, 14,7 ton blaga ter opravili 632 milijonov potniških in 2.931 milijonov netotonskih kilometrov. Dosedanja realizacija in ocene za konec tega leta pa kažejo, da bomo v tovornem prometu za temi pričakovanji zaostajali za približno pet odstotkov, v potniškem prometu pa nekaj manj. Tako bo od predvidenih 24,9 milijarde tolarjev transportnih prihodkov ta realizacija za 1,8 milijarde nižja. V tovornem prometu, ki »pokriva« 70 odstotkov te negativne razlike, gre večino na račun slabšega tranzita pri prevozu žit in neobdelanega lesa iz Madžarske oziroma Srbije v Italijo. V potniškem prometu pa je manjši od pričakovanega obseg transportnega prihodka v mednarodnem potniškem prometu. Predvsem pa gre manjše transportne prihodke pripisati dejstvu, da cene potniških prevoznih storitev v notranjem prometu, ki jih nadzira država, niso sledile pričakovanim cenam, ki smo jih predlagali železničarji. Cene javnega cestnega prevoza so tako v povprečju za 90 odstotkov višje od cen na železnici.

Da bi omilili stroške poslovanja, so bili sredi leta sprejeti nekateri ukrepi, tako da bodo stroški poslovanja letos manjši za 900 milijonov tolarjev in bodo manjši tudi od stroškov iz leta 1998. Na podlagi vsega navedenega se tako pričakuje izguba v poslovni dejavnosti v višini 480 milijonov tolarjev. Za primerjavo naj povem, da so transportni prihodki iz nerealiziranega prometa, odstotkovno bolj kot nam, padli v Nemčiji in Avstriji, najmanj pa se je v državah EU to zgodilo v Španiji. Glede na bilanco iz lanskega leta, ki je izkazovala pozitiven rezultat, pa je treba za primerjavo dodati, da le ta ni bila posledica dobička iz poslovne dejavnosti, ampak je bila posledica različnih revalorizacij, itd.«

»Pred kratkim je bil sprejet nov zakon o železnici, ki vam prinaša obilo novosti. Med večje sodi gotovo možnost prostega pristopa do trženja storitev železniške infrastrukture vsakomur, pod enakimi pogoji. Kako ocenjujete pripravljenost našega podjetja na izzive konkurence?«

»Najprej moram reči, da za zdaj ni bojazni pred konkurenco. Mi se z vsemi železniškimi upravami (mislim predvsem na Avstrijce, Hrvate in Italijane) pogovarjamo na podlagi recipročnosti opravljanja storitev. Treba je vedeti, da tudi te, in še marsikatera druga uprava, niso pripravljene na pristop tujih uprav na njihove proge, kar pa seveda ne pomeni, da se nam v prihodnjih letih to ne bi zgodilo. Verjetnost namreč obstaja, da bo Evropa na »poskusnih zajčkah«, Madžarske, Češke, Poljske ali morebiti Slovenije, skušala izvajati takšen promet. Zaradi tega je naša strategija, da se mi že danes pogovarjamo o skupnem nastopu in o vseh oblikah sodelovanja ter iščemo strateškega partnerja tako, da lahko v prihodnje preprečimo nepričakovani vdor tujih železniških uprav.

Kar pa zadeva našo notranjo pripravljenost pa so v bistvu vsa prizadevanja osredotočena na izbiro ukrepov za izboljšanje notranje

organiziranosti, modernizacijo železniške infrastrukture in voznih sredstev. Prav pri slednjem bo v jeseni prihodnje leto opazen viden napredek. Na relaciji Ljubljana - Maribor bomo namreč vpeljali nagibni vlak pendolino. V prihodnje pa bo ob zamenjavi zastarelih »gomulk« s Siemensovimi elektromotorniki prioriteta nabava dvosistemskih ali trosistemskih lokomotiv, kar pa bo pomenilo velik finančni zalogaj za našo železnico.«

»Iz vaših dosedanjih intervjuje sem lahko razbral, da pri iskanju finančnih rešitev za gradnjo drugega tira Koper-Divača postavljate zamisli prejšnjega direktorja dr. Marjana Rekarja o zbiranju sredstev po načelu »private public partnership« na realna tla. Po drugi strani pa za rešitve, v katerih predvidevate večji delež države, ne naletite na pozitiven odmev pri ministru za promet Antonu Bergauerju in finančnem ministru Mitji Gaspariju. Kje vidite po vašem možnosti, da za omejeni odsek proge pridobimo potrebna sredstva?«

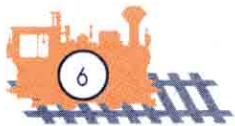
»Najprej naj povem, da moja gledanja niso v nasprotju z zamislimi prejšnjega direktorja dr. Marjana Rekarja o načinu zbiranja sredstev po načelu sodelovanja zasebnega in javnega kapitala. Toda realnost in pogovor s potencialnimi vlagatelji (tujci), ki bi bili pripravljeni pokrivati del sredstev zasebnega kapitala, so nas napeljali do sklepa, da je to pokritje za tako dolgo in finančno zahtevno relacijo od Kopra do Divače praktično nemogoče. Sam predvsem apeliram na državo, da se zave priložnosti, ki jo v prihodnje ponuja peti železniški koridor in da pokaže večjo zainteresiranost za gradnjo drugega tira. Država bi lahko na omenjeni infrastrukturi, na vsaki prevoženi toni ustvarila neko dodano vrednost, tudi skozi druge medije (produkte), ki so jim ob tem na voljo. Sam vidim rešitev v poročstvu države za gradnjo ter v kreditih izvajalcev in dobaviteljev opreme. Ob sodelovanju tujih bančnih ustanov (Evropska investicijska banka, Evropska banka za obnovo in razvoj), ki so včasih pripravljene ob ustreznih projektih prispevati tudi del nepovratnih sredstev, vidim realno možnost, da v najkrajšem možnem času to progo tudi dogradimo.«

»Kako ocenjujete vaše dosedanje sodelovanje z delavskimi in sindikalnimi predstavniki na Slovenskih železnicah?«

»Glede na moje dosedanje delo v teh štirih mesecih ter na podlagi pogovorov, ki sem jih imel, preden sem prišel na železnico, lahko povem, da je ocena tega sodelovanja zelo pozitivna. Moj cilj je pogovarjati se z ljudmi, razumeti njihove probleme in jih reševati kolikor je to le mogoče. Moj vtis je, da podobno razmišljajo tudi v svetu delavcev oziroma v drugih organih zagovarjanja delavskih interesov. Do zdaj še nisem prišel v situacijo, da bi imel s kom konflikt, ki bi povzročil, da bi se razšli. Želim si, da bi dogovor o načinu izvedbe stavke, ki smo ga podpisali v okviru zakona, »držali« v predalu.

Zavedati se moramo, da smo na isti barki. Železnici moramo omogočiti pravo perspektivo, ker je edino to rešitev. To pa bomo lahko zagotovili le s skupnimi močmi, tudi z odrekanjem, če bo potrebno - začeni z mano, predvsem pa z boljšo organizacijo in s postavljanjem pravih ljudi na prava mesta.«

Pogovarjal se je Zdenko Lorber

**Osrednja tema**

ZAKON O ŽELEZNIŠKEM PROMETU

Kot smo napovedovali že v prejšnji številki Budnika, je tokratna osrednja tema namenjena predstavitvi novega zakona o železnici. Zakon je bil sprejet na seji državnega zbora drugega novembra, veljati pa je začel petnajsti dan po objavi v Uradnem listu – ob koncu novembra.

KRONOLOGIJA NJEGOVEGA SPREJEMANJA

Zanimivo je, da smo se s pripravami na njegov sprejem oziroma s predlogi posameznih členov ubadali že v prvi številki Budnika, februarja 1998. Dejstvo je, da se je njegovo sprejemanje vleklo nekaj let, vmes pa smo tudi mi (sindikat) odigrali pomembno vlogo, da zakon ni tak, kot je bil prvotno zastavljen. **Sedaj se lahko upravičeno vprašamo, kakšen bi bil danes ta zakon, če sindikat pred dvema letoma s svojima dvema predlogoma zakonov, vloženih preko poslancev Socialdemokratske stranke, ne bi upočasnil sicer hiter sprejem prvotnega predloga s strani ministrstva.** Vemo, da so nam takratna določila diskriminatorno omejevala pravico do stavke, kar bi lahko zelo ohromilo našo pozicijo, s prvotnimi idejami reorganizacije pa nam je grozilo tudi razbitje sistema Slovenskih železnic. Tudi letošnje aktivnosti v poletnih in jesenskih mesecih, tako v krogu dogovarjanja s predstavniki ministrstva za promet in železnice, kot prepričevanje poslancev v parlamentarnem odboru za infrastrukturo, so vse temeljile na zahtevi, da tako ostra določila o stavki ne sodijo v ta zakon. Rezultat vsega navedenega, je dokončni predlog parlamentu, ki stavke več ne omejuje na način, kot je bilo prvotno predlagano.

SPLOŠNO

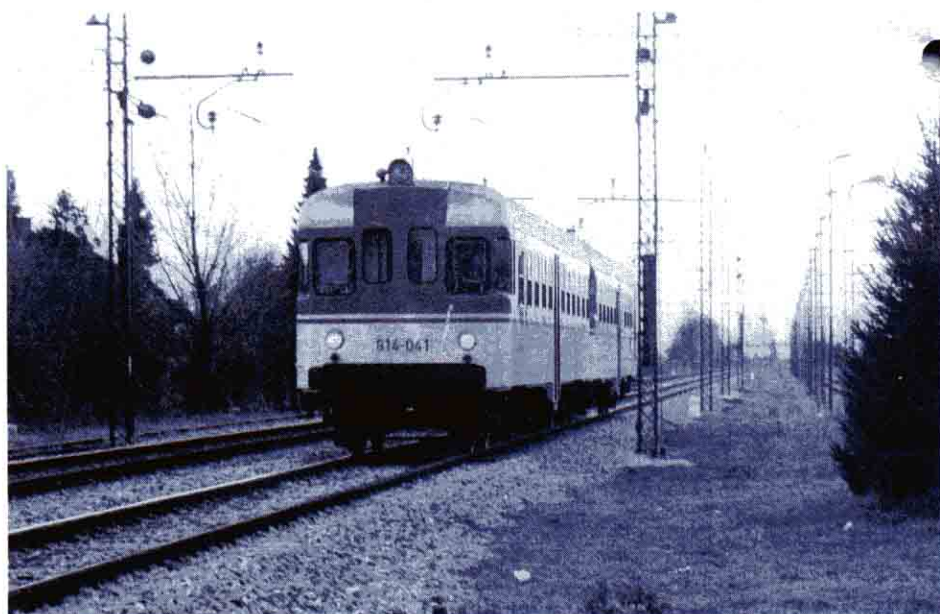
Zakon o železnici ima namen, da določi pogoje za izvajanje prevoznih storitev v železniškem prometu, da določi tiste storitve, ki pomenijo javno dobrino in ki jo zagotavlja država z obvezno gospodarsko javno službo, določa javno železniško infrastrukturo, njen status in pogoje za pristop nanjo, določa način uresničevanja pravice do stavke, določa naloge direkcije in določa način reorganizacije in privatizacije javnega podjetja SŽ, d.d.

Temeljna razlika glede na podoben prejšnji zakon je ta, da naše podjetje Slovenske železnice, d.d., v njem skoraj da ni omenjeno. Izjeme so kratka določila o reorganizaciji in lastninjenju ter členi, ki govorijo o sredstvih, ki so bila do sedaj plasirana za modernizacijo železniške infrastrukture. V novem zakonu termin »prevoznik« pokriva tako javno podjetje, ki ga na podlagi zakona ustanovi vlada, kot tudi druge pravne osebe, katere pretežna dejavnost je opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu in ki zagotavljajo vle-

ko vlakov. Javni prevoz, to je prevoz potnikov in blaga, je pod enakimi pogoji dostopen vsakomur na podlagi sklenjene pogodbe o prevozu. Prevozne storitve se opravljajo po tržnih načelih, če ni drugih zakonskih ovir. Samo prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu (mestne, primestne in regionalne storitve) bo opravljal izključno javno podjetje. Prevoz potnikov bo zagotavljala država kot javno dobrino, podrobno regulativo (vrsto, obseg, pogoje, ceno, kakovost) pa bo določevala vlada z uredbo.

KLASIČNEGA SUBVENCIONIRANJA ŽELEZNIŠKIH STORITEV ZAKON VEČ NE PREDVIDEVA

Različno od dosedanjega urejevanja je definirano tudi področje subvencioniranja sredstev železniške dejavnosti s strani države. Ker Evropska unija ne priznava takšnega načina interveniranja državnih sredstev v polje javnega ali zasebnega sektorja, je to poglavje urejeno s sistemom



»Prevoznik« in upravitelj javne železniške infrastrukture – ločeni funkciji.



državnih nadomestil. Le – te bo lahko pridobil prevoznik za prevoz potnikov v mednarodnem prometu, za železniški prevoz blaga in kombinirani prevoz. Za ta sredstva bo prevoznik ob izpolnjevanju številnih kriterijev lahko zaprosil kot nadomestek sredstev za naložbe, raziskave in pokritje dela stroškov prevoza s katerim se mu zagotavlja enakopraven položaj z drugimi vrstami prometa. Za ta sredstva pa bo treba voditi ločeno računovodsko evidenco.

URESNIČEVANJE PRAVICE DO STAVKE

Kar zadeva večkrat omenjena določila v zvezi z uresničevanjem pravice do stavke, je v novem zakonu tej temi namenjen le en člen. Določeno je, da morajo železniški delavci med stavko zagotavljati minimalen obseg prevoznih storitev v železniškem prometu, s katerim se zagotavlja varnost ljudi in premoženja. Načina dela med stavko in elementov za izdelavo voznega reda pa zakon ne opredeljuje, pač pa daje napotek, da se to uredi v kolektivni pogodbi in v posebnem dogovoru. Kot vemo, je bil dogovor o načinu izvajanja stavke z novim direktorjem SŽ mag. Igorjem Janezom Zajcem že sklenjen v takšni obliki, ki bistveno ne krati naše pravice do te oblike sindikalnega boja.

POJEM ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE

Z javno železniško infrastrukturo bo upravljal upravljalec na podlagi posebne pogodbe, ki jo bo sklenil z državo. Voditi bo moral računovodsko evidenco, ki bo omogočala obračun stroškov javne železniške infrastrukture in obračun uporabnine. Javna železniška infrastruktura je grajena javno dobro v lasti države, sestavljajo pa jo zemljišča, tiri, nasipi, useki, zgornji ustroj, peroni, nivojska križanja, signalnovarnostne naprave, razsvetljava, naprave za pretvorbo električnega toka, železniška postaja na poslopja in zgradbe za vodenje železniškega prometa, ranžirne postaje, itd. Vzdrževanje in modernizacija javne železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa na njej je obvezna gospodarska

javna služba, ki jo bo izvajal upravljalec. Ob izpolnjevanju zakonskih pogojev in če bodo proste infrastrukturne zmogljivosti, bo upravljalec infrastrukture lahko, pod enakimi pogoji, dodeljeval prevoznikom vlakovne poti za pristop na železniško infrastrukturo – ko bomo člani EU, tudi prevoznikom iz teh držav. Seveda pa bo moral ob plačevanju uporabnine upravljalcu javne železniške infrastrukture prevoznik pridobiti tudi licenco, ki jo bo ob izpolnjevanju določenih pogojev pridobil pri direkciji za železniški promet. Pri isti ustanovi bo moral prevoznik pridobiti še varnostno spričevalo, s katerim bo dokazoval, da izpolnjuje s predpisi določene tehnične in obratovalne pogoje, da je osebje, ki ga zaposluje, ustrezno strokovno usposobljeno in da vozniki park zadostuje zahtevam, določenim v zakonu, ki ureja varnost v železniškem prometu.

DIREKCIJA ZA ŽELEZNIŠKI PROMET

Strokovno tehnične, organizacijske, razvojne ter določene upravne in nadzorne naloge s področja železniškega prometa ter izvajanje javnih gospodarskih služb, določenih v tem zakonu, izvaja direkcija, kot organ v sestavi ministrstva za promet. Njene naloge so predvsem zagotavljanje pogojev za nemoteno delovanje obveznih gospodarskih javnih služb, financiranje in nadzor, priprava strokovnih podlag za obračun uporabnine, nadzor nad usklajevanjem, izdelavo in izvajanjem voznih redov, izdaja in odvzem licenc in varnostnih spričeval, priprava podlag predpisov na podlagi zakona, ki ureja varnost železniškega prometa, gradnje nove železniške infrastrukture itd. Sedež direkcije je glede na razpoložljive kadrovske in materialne možnosti v Mariboru.

FINANCIRANJE IN REORGANIZACIJA

Financiranje javne gospodarske službe in razvoj železniške infrastrukture zagotavlja proračun. Za nove naložbe v javno železniško infrastrukturo pa se lahko uporabijo tudi sredstva vlaganji domačih ali

tujih pravnih oseb.

Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., se bo na podlagi posebnega zakona reorganiziralo na način, ki zagotavlja enovitost upravljanja in vodenja sistema železnic ter varnost železniškega prometa. S posebnim zakonom se uredi tudi privatizacija našega podjetja. Sredstva in obveznosti do virov sredstev (bank) obstoječe javne železniške infrastrukture in z njo povezanih finančnih obveznosti se iz premoženja javnega podjetja SŽ, d.d., izločijo po stanju na dan 31. decembra 1999. Država tako prevzame izpolnjevanje obveznosti javnega podjetja SŽ, d.d., iz naslova črpanih posojil, najetih za vzdrževanje in modernizacijo obstoječe infrastrukture. Ta sredstva bo država zagotavljala iz proračuna. Zakon v svojih prehodnih in končnih določbah še določa, da se sredstva počitniških zmogljivosti, s katerimi gospodari javno podjetje SŽ, d.d., prenesejo v njihovo last.

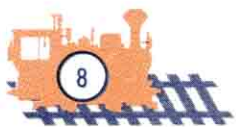
SKLEP

Zakon o železniškem prometu je prvi izmed svežnjia zakonov, s katerimi približujemo naš pravni red smernicam Evropske unije. Poleg njega v ta paket sodita še Zakon o varnosti v železniškem prometu in Zakon o prevoznih pošiljkah. Posebej zanimiva za nas pa bosta ob teh zakonih še Zakon o reorganizaciji in o privatizaciji SŽ.

Vsekakor je zakon, ki smo ga predstavili v tej številki, izgubil prizvok protisindikalnega zakona, kot smo ga označevali še ob koncu leta 1997, ko je hotela vlada s tem zakonom (s posebnimi omejitvami stavke) čim prej zapečatiti našo usodo v parlamentu. Danes lahko rečemo, da se temu zakonu pozna predvsem to, da je pisan na kožo evropskemu oziroma svetovnemu trendu deregulacij, ki v želji, narediti železnico dobičkonosno (čim manj v breme države), odpira našo dejavnost zakonitostim trga.

Če nam država navkljub zakonskemu prilagajanju Evropi ne bo stala ob strani, je naša konkurenčna sposobnost, da vstop v Evropsko unijo sprejmemo pripravljeni, jalova.

(ZL)



Mednarodno sodelovanje

OBISKAL NAS JE PREDSEDNIK ETF WILLIEM HABERZETTEL

Po dogovoru z zadnje seje izvršnega odbora ETF nas je med 17. in 19. novembrom v dvojni vlogi obiskal Williemo Haberzettelo, in to kot predsednik ETF ter predsednik sindikata in predstavnik sveta delavcev avstrijskih železničarjev.

Tako smo se v bolj neformalnem ozračju sestali že v sredo, 17. novembra, po 20. uri in se pogovorili o urniku naslednjega dne.

V četrtek, 18. novembra, smo se že ob 9. uri sestali z direktorjem Slovenskih železnic in se po uvodnih vljudnostih pogovarjali o načrtovanih sodelovanjih med ÖBB in SŽ na področju kombiniranega (CARGO) transporta, vožnjah vlakov na zaupanje in o ustanavljanju lokomotivskega poola (sklada). Avstrijski partnerji so namreč imeli občutek, da pri nas za takšno sodelovanje ni več zanimanja. Skupna ugotovitev je bila, da je do upočasnitve prišlo le zaradi spremembe v vodstvu SŽ, ne pa zaradi spremenjenega odnosa do sodelovanja. Nekateri pomisleki so sicer bili s strani SŽ, vendar le do razjasnitve vlog obeh železnic.

Ob 10. uri smo se udeležili seje sveta

delavcev, na kateri je Williemo Haberzettelo v kratkih obrisih predstavil delo sveta delavcev v Avstriji ter pomembnost sodelovanja sveta delavcev pri delu z organi v Bruslju.

Ob 11. uri smo se sestali v okviru SSŽ. Gost je seznanil člane ETF o načinu in pomembnosti dela ETF ter sodelovanja te organizacije v organih EU.

Po 12. uri smo imeli tiskovno konferenco. Reakcije nanjo ste lahko prebrali v nekaterih medijih, menim pa, da dodaten komentar ni potreben.

V popoldanskem času smo se po ogledu Tehniškega muzeja sestali še v okviru ITF koordinacije. Tudi na tem področju je bilo več tem, ki so trenutno aktualne, najaktualnejše pa so prav gotovo grožnje Branku Krznariču in širitev Koordinacije.

Z obiskom in temami, katere smo obravnavali, smo bili zadovoljni vsi. Skupno smo ugotavljali, da moramo naše sodelovanje okrepiti na vseh ravneh.

Drago Torej



Williemo Haberzettelo (v sredini) – predsednik ETF.

Budnik



Iz drugih medijev

KOMENTAR

Primorske novice, 30. november –

Med tem ko se je Slovenija ali vsaj njen medijski del ukvarjal z boleznijo poglavarja sosednje države, tu in tam tudi z notranje političnimi zdrahami alias združevanjem SLS in SKD, z izginotjem orožarskega denarja (stara jajca) in s podobnim, pa vlada in državni zbor tako rekoč neopazno in zavedno spodkopavata gospodarsko pomembne (primorske) subjekte. Gradnjo drugega železniškega tira Koper – Divača.

Gre za zgodbo, ki se vleče od leta 1997. Upravičenost naložbe podkrepljujejo študije O.K. Drugi tir je nujno potreben za gospodarski razvoj Primorske, če gledamo lokalno, in Slovenije, če gledamo globalno. Ni pa O.K., da stoji na mrtvi točki. Ni O.K., da se minister za promet in zveze Anton Bergauer samo občasno prikaže na kakšni novinarski konferenci ali zanj pomembnejšemu posvetu (kako nastaja prednostna lista, ni jasno nikomur) in trosi demagoške polresnice, oprte izključno na teorijo. Nezdavno je tudi večno izgovarjanje na pomanjkanje denarja – govorimo o 58 milijardah tolarjev, za lažjo predstavo, o 580 milijonih nemških mark, ki bi jih morala zagotoviti vlada (in še to le 60 odstotkov). Sploh če upoštevamo dejstvo, da bi se naložba povrnila v največ dvajsetih letih. Ne smemo pozabiti na odpiranje novih delovnih mest, razvoj občin, ki ležijo ob začrtani trasi, in nenazadnje, na razvoj tranzitno – špedicijske panoge. **Namesto, da bi se minister v svojem mandatu zavzel za uresničitev gospodarsko pomembne naloge, pošilja na posvete in okrogle mize apartičke, opremljene z doktorskimi naslovi in s teoretičnim znanjem. Ne, hvala!** Gospodarski razvoj potrebuje in pričakuje prakso. Poleg tega na Slovenijo že pritiskajo Italijani, k sreči imajo »na svoji strani« Bergauerja in že je slišati govorice, da bodo z gradnjo oziroma negradnjo drugega tira pogojevali odobritev denarja za gradnjo hitre proge Ljubljana-Trst! Verjetno ni treba razlagati, za katero možnost se slednji zavzemajo.

Tomaž S. Natlačen



Pripravili smo okroglo mizo

DRUGI TIR MED DIVAČO IN KOPROM BO LETO 2005 ZA SLOVENIJO IN ŽELEZNIČARJE USODNO?

Na pobudo sveta delavcev, delavskega direktorja Slovenskih železnic Slavka Kmetiča ter ob odlični organizaciji našega strojevodje Dobrivoja Subiča je bila 26. novembra 1999 organizirana okrogla miza na temo zgraditve drugega tira med Divačo in Koprom.

Z železniškim avtobusom smo se odpeljali iz Divače v Luko Koper. Zbrali smo blizu kontejnerskega terminala, kjer so se nam pridružili še direktor SŽ mag. Igor Janez Zajec, direktor Luke Koper Bruno Korelič in županja mestne občine Koper Irena Fister. Od tam smo se z »zelencem« odpeljali skozi območje luke na ranžirno postajo, od tam pa na tovarno postajo, od koder smo nadaljevali pot proti Divači. Naj dodam, da so bili zraven še državni sekretar za železnico dr. Slavko Hanžel, naš prvoborec sedaj delavski direktor Slavko Kmetič, delavski direktor Luke Koper Lojze Peric, predsednik sveta delavcev Slovenskih železnic Silvo Berdajs, šef železniške postaje Koper Marjan Masič, šef sekcije za vleko Divača Dušan Tominc, župani občin Hrpelje Kozina, Divača in Sežana ter predstavnik Elektro primorske, pa še nekaj pomembnih osebnosti tako Luke kot SŽ. Med znanjo vlaka je zgodovino koprskе proge,



Udeleženci srečanja: (od leve) Dr. Bogdan Zgonc – namestnik direktorja za infrastrukturo, Miroslav Kljun – župan občine Sežana, Bruno Korelič – direktor Luke Koper, Silvo Berdajs – predsednik sveta delavcev SŽ, Marjan Masič – šef postaje Koper, dr. Slavko Hanžel – državni sekretar za železnico, mag. Igor Janez Zajec – direktor SŽ, Slavko Kmetič – delavski direktor na SŽ.

naše napajalne postaje v Črnotičah, opis približne trase nove proge ter še nekatere zanimivosti po ozvočenju gostom predstavil šef postaje Koper Marjan Masič. Na postaji Hrpelje Kozina so si gostje ogledali, kako poteka vodenje vlaka na TK progi med Divačo in Koprom. Z vlakom smo pot nadaljevali do Divače, nato pa odšli v regijski park Škocijanske jame, kjer se je ob 12.30 začela okrogla miza o zgraditvi drugega tira med Divačo in Koprom. Napisal bi lahko več strani, o čem vse je tekla beseda na tej okrogli mizi. Ne bi pa prezrl misli prvega moža Luke Koper Bruna Koreliča, ki je takole dejal: »Če se gradnja ne bo začela prihodnje leto in če dela ne bodo končana do leta 2005, drugega železniškega tira tudi ne potrebujemo. Pravzaprav ga ne bomo več potrebovali.«

Predstavnik vlade, državni sekretar za železnico dr. Slavko Hanžel, je predstavil nadaljnje priprave, ki so povezane s pripravami gradnje drugega tira, vendar je tako kot minister Anton Bergauer uporabljal izključno pogojnike. Na vprašanje, kdaj

bodo postregli z datumi, je znova odgovoril s pogojniki.

Za konec pa je koprski županja Irena Fister slikovito strnila srečanje z besedami: »Žal mi je, ampak danes sedimo tukaj in se prepričujemo tisti, ki smo prepričani.«

Udeleženci so podpisali poziv predsedniku vlade Republike Slovenije dr. Janezu Drnovšku in predsedniku državnega zbora dr. Janezu Podobniku, s katerim so pozvali vlado in državni zbor Republike Slovenije, da z vso odgovornostjo, zaradi gospodarskih interesov države Slovenije, pospešijo aktivnosti za gradnjo drugega tira Koper-Divača.

Na pobudo župana občine Sežana Miroslava Kljuna in župana Divače Rajka Vostkovszkyja smo se odpeljali v kraško vasico Šepulje na kosilo.

Organizator srečanja Dobrivoj Subič je v Šepuljah podal misel, da je železnica odigrala v naših krajih pomembno vlogo, da sooblikuje našo sedanost in da smo lahko prepričani, da nam bo pomembno krojila tudi prihodnost. Zato občine in regija



Kdaj drugi tir?



podpirajo prizadevanja železničarjev in Luke Koper za gradnjo drugega tira, ker si ne smemo dovoliti, da bi se prometni tokovi iz Luke Koper preusmerjali proti Trstu preden bo zgrajen drugi tir. Drugi tir ne odpira

samo prihodnosti Luke in SŽ, temveč tudi krajem in ljudem ob njej.

Po kosilu smo se razšli ob zagotovitvi, da bomo take okrogle mize še prirejali, močnejše prihodnjič ob navzočnosti finančnega

in gospodarskega ministra, ker se kljub ostrim javnim napadom še vedno jasno ne odzoveta.

Robert Živec

PRIHODNOST MOBILNIH KOMUNIKACIJ NA LOKOMOTIVAH

RAZVOJ RADIOKOMUNIKACIJ

Razvoj radiokomunikacij gre v smeri vse večjega in nadzorovanega izkoriščanja frekvenčnega prostora, kar je doseženo z digitalno modulacijo in računalniškim nadzorom, ki omogoča večkratno izkoriščanje frekvenc.

Prva generacija modernejših sistemov komuniciranja so tako imenovani analogni celični sistemi, ki so se razvili v 80-tih letih. Razvoj druge generacije je sledil relativno hitro. Resnična uporaba sistemov druge generacije pa se je začela v začetku 90-tih in se v večini držav šele uvaža.

Značilen za to generacijo je digitalen prenos govora ter povečana zmogljivost brezžičnih terminalov. Zadnje čase pa je poudarjen razvoj satelitskih komunikacijskih sistemov.

Osnovne komponente celičnega sistema so komutirano javno telefonsko omrežje, mobilni komunikacijski center, bazne postaje in mobilne postaje. **Prva generacija** celičnih sistemov so tako imenovani analogni celični sistemi. Ti sistemi omogočajo storitve prenosa govora in prenosa podatkov v manjšem obsegu (nizke hitrosti). Uveljavljeni sistemi prve generacije

so severnoameriški AMPS, japonski MCS, skandinavski NMT, britanski TACS in nemški C-450.

Namen druge generacije je predvsem zadostitev vedno večjih potreb, povečane kakovosti storitev in obsega aplikacij. Eden od ciljev celičnih sistemov druge generacije je še večja porazdelitev funkcij omrežne kontrole med komutacijske centre, bazne postaje in mobilne terminale. Druga generacija celičnih sistemov se kaže predvsem v treh različnih standardih; v Evropi GSM (900 MHz), v Severni Ameriki IS-54, na Japonskem pa JDC. Dandanes je v razvoju že **sistem tretje generacije**, najboljša osnova za ta sistem je DSC-1800, ki temelji na GSM tehnologiji. Uporablja se v frekvencah 1,8 GHz.

SATELITSKI KOMUNIKACIJSKI SISTEM GPS

Železniške družbe so širom po svetu odkrile velike prednosti GPS sistema (sistem določanja pozicije s pomočjo satelitov). Sistem neprekinjeno oddaja potrebne podatke za določitev točnega časa in pozicije, omogoča radijsko komunikacijo kjerkoli in kadarkoli na površini Zemlje, v zraku in najnižjih tirnicah v vesolju.

GPS sistem je bil razvit za obrambne namene v ZDA leta 1970. Prvi GPS satelit je bil lansiran leta 1978, v naslednjih letih pa pe dodatno 24 satelitov. Decembra 1993 je bil dokončan satelitski navigacijski sistem NAVSTAR GPS v ZDA. Davkoplačevalce te države je sistem stal 110 milijonov dolarjev.

Za potrebe globalne satelitske komuni-



V svetu je mobilnost komunikacij na pohodu tudi v železniški dejavnosti.



kacije trgovske mornarice je bil v Londonu 1979 ustanovljen mednarodni konzorcij INMARSAT, kjer je tudi uprava družbe.

Danes je v to organizacijo vključenih 82 držav sveta. INMARSAT je še vedno edini v ponudbi globalne mobilne komunikacije za civilne potrebe, za klic v sili, za reševanje na kopnem, morju in zraku. Omogoča komunikacijske povezave tudi tam, kjer so druge oblike komunikacijskih zvez slabe ali pa jih ni. INMARSAT-ovo komunikacijsko mrežo sestavlja 9 satelitov na geostacionarni tirnici 36 tisoč kilometrov nad zemeljsko površino. Javne telefone, ki delujejo preko satelitov, lahko najdemo tako v Rusiji (železnica GORKOVSAJA) kakor tudi v Indiji in Južni Afriki.

Francoska železniška družba SNCF je opremila 43 vlakov s terminali, INMARSAT-ovimi C-prenosniki in GPS opremo. INMARSAT C/GPS oprema prenaša podatke o lokaciji in stanju vlaka vsakokrat, ko vlak prevozi senzor ob železniški progi. Informacije se prenesejo v Pariz, kjer je kontrolni center. Prav tako pa lahko strojevodja pošlje sporočilo z uporabo 64 kod.

Uporaba GPS-a je daleč najučinkovitejša za operaterje v železniškem prometu. S satelitskimi komunikacijami in vgradnjo GPS-ov v lokomotive je prišlo do izboljšave pri vzdrževanju prog brez ogrožanja varnosti.

Danes lahko operater na železnici nemudoma identificira pozicijo vlaka z uporabo satelitske komunikacije in vključi v vozni red morebitne postavke. Te zelo pomembne informacije koristijo tako potnikom kakor tudi prejemnikom tovora.

Senzorji v vlaku posnamejo lokacijo, kjer vlak pelje (če na progi kaj ni v redu, sledi ukrepanje). Informacija se prenese preko INMARSAT-ovega sistema direktno k vzdrževalnim delavcem, tako da lahko takoj začnejo odpravljati napako. Če so na vlaku senzorji, ki zaznajo motnje in so v povezavi s satelitsko komunikacijo ter GPS opremo, ta pošlje avtomatski alarm in informacijo o poziciji vlaka.

GPS se ne uporablja le na dolgih transkontinentalnih progah, temveč tudi na podzemni železnici (San Francisco, država Kalifornija).

Matjaž Krk se je rodil leta 1969 v Celju. Srednjo železniško šolo v Ljubljani je končal leta 1988 in se nato zaposlil kot strojevodja elektrovlečnih lokomotiv pri SŽ, Sekcija za vleko Ljubljana. Leta 1994 je bil prestavljen v Sekcijo za vleko Maribor in nato leta 1996 v delovno enoto Celje.

Zaradi želje po nadaljnjem izobraževanju se je leta 1994 vpisal na Fakulteto za pomorstvo in promet v Portorožu, kjer je leta 1998 diplomiral in tako dobil naziv inženir prometa.

V tem članku je želel poudariti težnjo po vedno hitrejšem razvoju in uporabi komunikacij v železniškem prometu, snov pa je črpal iz svoje diplomske naloge z naslovom »Mobilna komunikacija med lokomotivo in nadzornim centrom«.

Investitorji v GPS opremo v Kaliforniji predvidevajo, da bo ta naložba pritegnila več kot 60 tisoč novih potnikov v času prometnih konic. Uporaba GPS sistema omogoča večjo prepustnost proge z vlaki, ker ima operater pogled na lokacijo posameznega vlaka. Sistem naj bi prihranil milijone dolarjev (preprečitev nesreč, manjši stroški elektrike itd.).

Naložbe v satelitske komunikacije so glavni vodnik razvoja komunikacij, ki so ključnega pomena za komercialno ter varnost na področju pomorskega, zračnega in kopenskega prometa.

Menim, da je posodabljanje radiodispečerskega sistema neizogibna. Posodobitev

moramo načrtovati tako, da je možna nadgradnja, ki je vsaj nekaj let tehnološko napredna, kar pa je pri današnjem hitrem razvoju zelo težko doseči. Potrebno bo izboljšati komunikacijo med lokomotivo in nadzornim centrom, saj je sedaj na nekaterih območjih tako slab signal, da se komaj sliši.

Prepričan sem, da bi posodobitev radio-dispečerskega sistema poleg povečanja varnosti in s tem tudi izboljšanja transportnih storitev, prinesla poleg tega še določene ekonomske učinke.

Matjaž Krk

Sindikalna problematika

KAJ SO POKAZALI REZULTATI LETOŠNJIH MERITEV NA ELEKTROLOKOMOTIVAH?

Tematiko merjenja delovnih razmer dela na naših dizelskih in elektró vlečnih vozilih smo prvič načenovali že v lanskim oktobrski številki. Takrat smo podrobno analizirali vsa do tedaj znana merjenja. Povzeli smo več ugotovitev zatečenega stanja, tako pogostosti izvedbe, kot samih rezultatov posameznih meritev. Predvsem kritično smo ugo-

tavljali, da se meritve ne opravljajo terminsko tako, kot je to narekoval zakon o varstvu pri delu (na vsaki dve leti), pri meritvah hrupa pa smo nanizali več pomanjkljivosti načina njihovega izvajanja. S posebnim obžalovanjem smo takrat ugotavljali, da so bila vsa dotedanja merjenja sama sebi namen, ker se na podlagi njho-



vih ugotovitev za odpravo škodljivih vplivov ni v praksi nič ukrenilo.

Žal lahko tudi letos ugotavljamo, da se na polju odprave škodljivih in motečih vplivov za delo strojevodje ni veliko ukrenilo. Kljub temu, da nam je na zahtevo tehnične komisije uspelo sprejeti dogovor, po katerem naj bi vgrajevali klimatske naprave na lokomotive, na katerih bi bile te najbolj potrebne, to ni bilo narejeno (enako velja za zamenjavo stolov na elektro lokomotivah). Kljub temu da je zaznati nekaj pozitivnih premikov, politika permanentnih pritiskov na posamezne odgovorne ne zadošča. Nekaterim je žal treba dokazano še enkrat dokazovati.

V kontekstu tega, predvsem pa v interesu redno slediti spremembam (slabšanju ali morebitnih izboljšavam) delovnih razmer na vlečnih vozilih, so bile letos ponovno opravljene meritve posameznih dejavnikov tveganja na lokomotivah. Opravljene so bile meritve hrupa na lokomotivah 363 in meritve umetne osvetljenosti na različnih vlečnih sredstvih.

O meritvah umetne osvetljenosti v kabinah elektro vlečnih vozil žal ne kaže izgubljati besed. Normative primerne osvetljenosti izpolnjuje od vseh izmerjenih lokomotiv le dodatna svetilka na delovni mizi v kabini lokomotive 342. Vsa druga kriterijem zadostne osvetlitve ne zadoščajo.

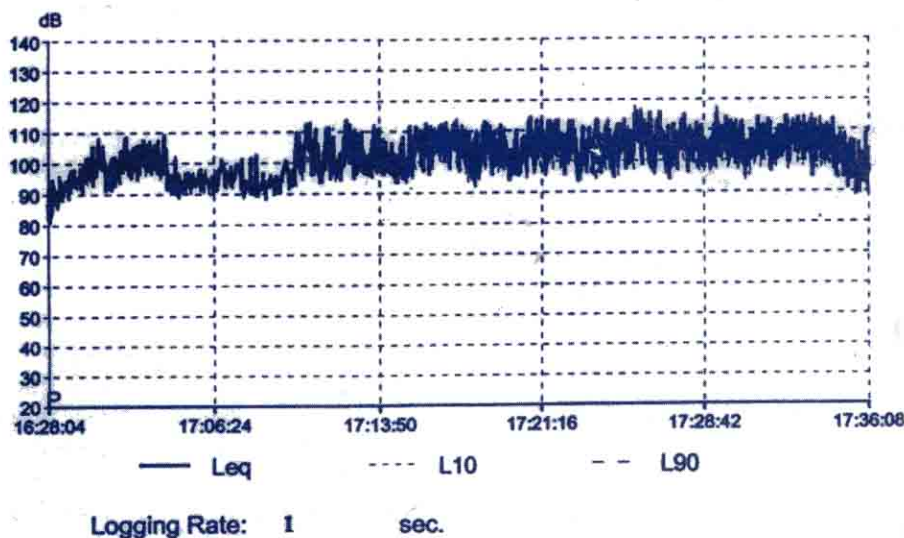


Zaščitna sredstva (glušniki) so po določilih Zakona na vrsti šele, ko so v podjetju izčrpane vse možnosti za odpravo škodljivih vplivov. Pri nas še zdaleč niso!

Results

Measurement Period: 09.06.1999 16:28:04 to 09.06.1999 17:36:11

Total Leq..... 104.6 dB
Max Level..... dB at
Min Level..... dB at



Zaskrbljujoči rezultati meritev.

O meritvah hrupa pa naslednje: toliko, kot smo bili ob prvih meritvah kritični (ker so bile pomanjkljive), toliko je treba sedaj reči, da jih je varnostna stroka na SŽ (iz SSSLO je sodeloval Boris Doblekar) opravila korektno. Upoštevanji so bili vsi elementi merjenja (ekvivalentni in vrednoteni nivo, oktavna analiza, itd.), v poročilu pa so bili nakazani tudi nekateri ukrepi za odpravo teh škodljivih vplivov. Oktavna analiza (merjenje jakosti hrupa po posameznih frekvencah) je pokazala, da ob frekvenci 4000 Hz hrup presega z zakonom najvišjo postavljeno mejo 90 dB(A).

Na podlagi teh rezultatov, statističnih analiz okvar slušnega aparata pri nekaterih naših delavcih in upoštevanje smernice novo sprejete zakonodaje iz varnosti in zdravja pri delu, bomo ob sodelovanju zdravstvene stroke (sestane je že dogovorjen) naredili vse potrebno, da se podjetje, kot prvo, zave tega problema, kot drugo, pa da to zavedanje prinese tudi sprejetje plana in dejanskega uresničevanja ukrepov za odpravo

teh ter drugih škodljivih vplivov na naše zdravje.

Menim, da je obdobje jalovega sestankarskega besedičenja na to temo za nami, tudi stalnemu enostranskemu dopisništvu, ki ga na službo za vleko in vozna sredstva izvaja naša tehnična komisija, je potekel čas. **Terjamo ukrepe brez opravičila, da so lokomotive stare 25 in več let in da zato ni smotrno vlagati denarja v kakršne koli izboljšave, ki zadevajo varovanje zdravja osebja.** Ker ni sledu, da bi bile v kratkem času nadomeščene z novimi, je v prid našemu zdravju potrebno ukrepati sedaj. Za dosego tega cilja (če ne bo šlo drugače) bomo primorani obvestiti tudi tiste organe, ki so v državi dolžni, da ukrepajo zoper tiste, ki za varnost in zdravje v podjetju ne poskrbijo. Z novim zakonom o varnosti in zdravju pri delu je odgovornost prizadetih pravnih in fizičnih oseb znatno denarno ovrednotena.

ZL

Aktualno

IZREDNI DOGODEK NA PROGI LJUBLJANA – JESENICE

Za pisanje članka na to temo sem se odločil po daljšem razmisleku in pogovoru s strojevodjo, ki je bil udeležen pri izrednem dogodku.

V soboto, 23. oktobra 1999, ob 05.21 je med postajama LB Šiška-Vižmarje prišlo do izrednega dogodka in s tem posledično smrti ene osebe (drugo je po njenih izjavah odbilo od prve in je bila ranjena). Ne-
orono je, da sta se ženski pripeljali z avtobusom do postaje, ki je tik ob progi, izstopili in meni nič tebi nič stopili neposredno na odprto progo (verjetno med prijetnim jutranjim klepetom), po kateri je na njuno nesrečo prav takrat pripeljal vlak. Strojvodja žal ni mogel storiti nič, ker je ženski zagledal v zadnjem trenutku, tako da je lahko le udaril po gumbu za zasilno zaviranje (lok 363), nakar se je po približno 300 metrih ustavil in po RDZ o dogodku obvestil TK dispečerja, kateri je takoj poklical reševalce in policijo. Ker so bili policisti v bližini, so bili pri strojevodji zelo hitro, tako da strojevodji še ni uspelo oditi z lokomotive do ponesrečenk (ena policijska patrulja pa je že bila pri ponesrečenkah). Strojvodja je policiji dal svoje podatke in povedal, kaj se je zgodilo,

kar se je odpravil do ponesrečenk. V tistem času sta bili še obe živi, vendar je žal ena kmalu umrla, tako da ji niti hitra zdravniška pomoč ni mogla pomagati. Medtem ko je strojevodja znova doživel enega od večjih stresov (kar nas žal doživi velika večina v svoji strojevodski karieri), ga zvečer čaka novo presenečenje. Komercialna televizija POP TV v oddaji 24 ur predvaja izjavo preživele udeleženke, kjer ta trdi, da je bil vlak brez luči, da je imel tri zarjavele vagone in eno staro lokomotivo, da strojevodja ni ustavil itd., ter da je že tisočkrat na istem mestu prečkala progo in se ji do tega dne kaj takega še ni zgodilo (v zadnjo trditev zagotovo verjamem, saj bi bila v nasprotnem primeru težko še med živimi). Tukaj bi se prvič obregnil ob komercialno TV, ki si je privoščila objavo izjave samo

ene strani, ki je zagotovo pri veliki večini gledalcev vzbudila negativno razmišljanje o strojnem osebju, zagotovo pa tudi o železnici in železničarjih, kajti normalno je, da ljudje ne razumejo na primer tega, da se vlak ne more ustaviti tako kot avto, da ne naštevam drugih stvari, katere so večini zaposlenih na SŽ jasne.

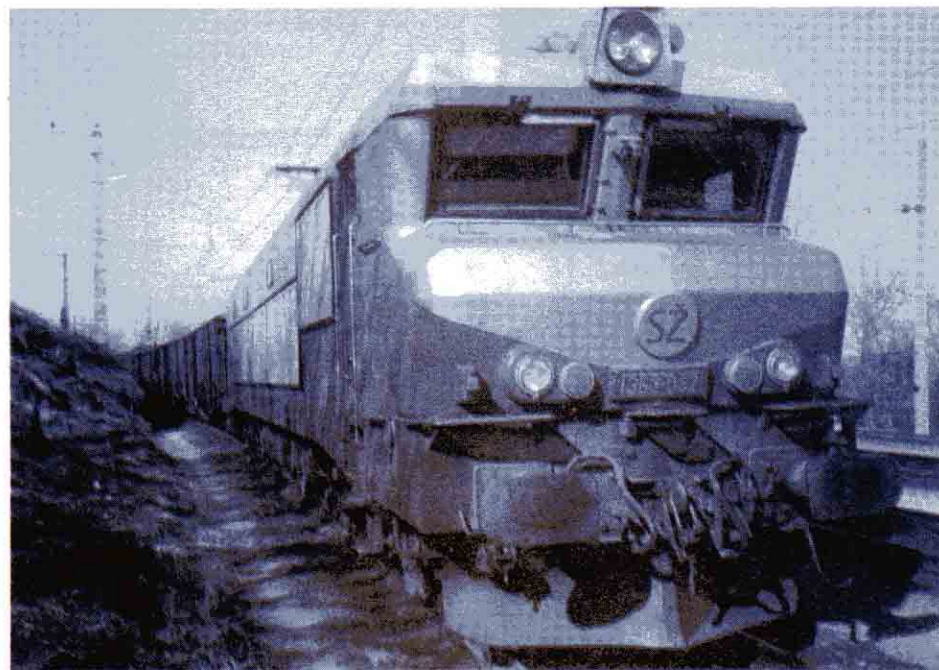
Sedaj pa bi prešel na zadevo, katera me je spodbudila k pisanju tega prispevka.

Velika večina, verjetno pa kar vsi zaposleni v strojni službi in tudi na SŽ smo nestrno čakali na odziv pristojnih na SŽ. Tu naj še navedem, da je strojevodja takoj po predvajanju prispevka na POP TV v nedeljo zvečer kar precej dolgo v noč moral pojasnjevati vodji enote, kaj se je zgodilo in kako je vse skupaj potekalo. Iz tega izhaja, da so v ponedeljek zjutraj imeli vsi nadrejeni tudi izjavo strojevodje.

In kaj sledi – medla izjava pristojnih iz SŽ na POP TV, po kateri se je pri nepo-

znavalcih železnice zagotovo porodil še večji dvom o krivdi strojevodje. Po mojem mnenju bi moral predstavnik SŽ neposredno in zelo jasno povedati nekako v tem smislu »ŽENSKI STA HOTELI PREČKATI ŽELEZNIŠKO PROGO TAM, KJER TO NI DOVOLJENO, ZATO STROJEVODJA ZA NESREČO NI IN NE MORE BITI KRIV«, ter s tem končati zadevo v medijih. Vendar, kot sem že navedel prej, je bilo v (za veliko večino medij) izjavi predstavnika SŽ tudi navedeno, da je v zvezi s tem uvedena preiskava in da bo javnost o izidih preiskave obveščena. Tukaj se je treba vprašati naslednje: »Kakšna preiskava neki?«

In kaj sledi – po dobrem tednu dni je v kratki izjavi na POP TV le povedano, da je komisija na SŽ v preiskavi ugotovila, da je strojevodja vozil pod dovoljeno maksimalno hitrostjo, da je ustavil, da je imel prižgane zasenčene luči in da za nesrečo, po ugotovitvah komisije SŽ ni kriv. Na koncu



Sum, da smo strojevodje krivi za nesreče na potnih prehodih (ali zunaj njih), je treba v prihodnje nemudoma ovreči.

prispevka pa voditeljica še pove, da je to pač ugotovitev komisije SŽ, da pa bo zadnjo besedo imelo tožilstvo.

Tukaj se je treba vprašati, kaj bi se zgodilo, če bi na primer strojevodja v tistem trenutku peljal kilometer ali dva več od maksimalne dovoljene hitrosti, kaj bi v tem primeru ugotovila komisija (morda bi celo dejali, da je kriv, pa čeprav je tam odprta proga) in kaj bi bilo, če bi se našel kdo, ki bi trdil, da se je ravno takrat peljal po cesti in da vlak ni imel prižganih luči (v današnji bedi je marsikdo pripravljen za plačilo izjaviti vse mogoče), kot je to trdila preživela. Sam si posledic ne predstavljam.

Po takšni kalvariji, sramotni in ponižujoči za strojevodjo in njegovo družino, bi rad opozoril pristojne na SŽ, da v takšnih oziroma podobnih primerih nastopijo v jav-

Medtem ko je strojevodja znova doživel enega od večjih stresov (kar nas žal doživi velika večina v svoji strojevodski karieri), ga zvečer čaka novo presenečenje.

nosti ostro in predvsem v primerih, ko je popolnoma jasno, da zaposleni ni kriv, zaščitijo svojega delavca tako, kot je to potrebno, ker se bo v nasprotnem ob marsikaterem izrednem dogodku začela prava

»gonja«, s čimer boste tudi pristojni na SŽ v zelo neprijetnem položaju, da ne govorimo v kako neprijetnem položaju je v takih primerih strojevodja in tudi njegova družina.

Ob tem, kar se je zgodilo, apeliram tudi na vodstvo SSSLO, da se s pristojnimi na SŽ v najkrajšem možnem času dogovori, kako se bo ukrepalo v prihodnje ob takih ali podobnih izrednih dogodkih, kjer mediji dajejo v javnost enostranske informacije (v tem primeru tudi neresnične), ki lahko zelo negativno vplivajo na zaposlenega, posledično pa tudi na SŽ.

Vitodrag Sitar

Naš sodelavec

JANKO SAMSA – MOJSTER MINIATUR

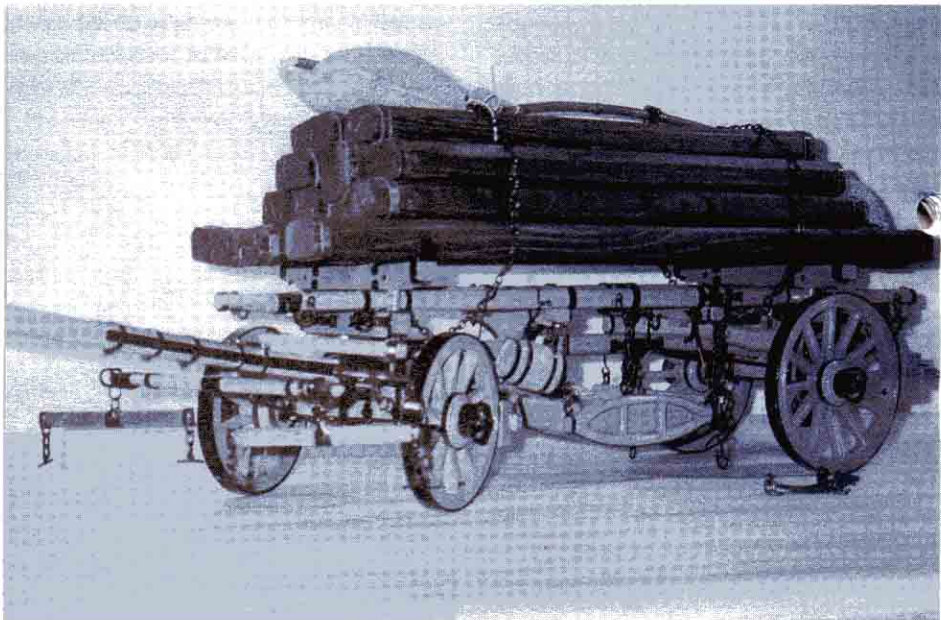


Janko Samsa se je rodil 19. oktobra 1949 v Stari Sušici, v Košavski dolini. Po osnovni šoli je obiskoval Iskrino šolo za RTV mehanika, po končanju te pa se je za tri leta zaposlil v Iskri. Leta 1972 prišel na vleko kot kandidat za pomočnika in pozneje še za strojevodjo. Strojvodsko šolo je končal 1973/74 in to delo opravljal vse do leta 1988. Zdravstveni razlogi so pripomogli, da se je moral posloviti od lokomotive. Nato je opravljal dela na kontroli brzinomernih trakov, nabavni službi, trenutno pa opravlja dela operativnega

delavca v prostorih strojne izpostave v Sežani.

Janko pa je imel kljub hudi bolezni v sebi še voljo, da se postavi na noge, in se loti

stvari, za katere se je čutil sposoben. Kot mlad fant je imel željo po poklicih lesarstva, vendar si je zaradi finančnih težav v družini moral izbrati poklic, za



Kopija voza iz Petrovega brda, ki je bil izdelan kot gorski furmanski voz, namenjen za potrebe prevoza vina iz Primorske na Gorenjsko, pozneje pa predelan za prevoz gradbenega materiala pri gradnji bohinjske proge (miniatura predstavlja prevoz pragov). Janko je za ta voz porabil približno 160 ur ročnega dela ter zanj izdelal ročno preko 600 delčkov, tako kovinskih kot lesenih. Original tega voza je trenutno v goriškem muzeju na izposoji.

katerega je dobil štipendijo. Ko je pripravljeno od razstav, sem v njegovem reklamnem prospektu prebral rek, ki pravi takole: **»Kdor ohranja starino, ljubi domovino.«** Morda je v tem reku našel povod, da se je začel ukvarjati z miniaturnimi. Začel je izdelovati vozove in vinske stiskalnice v merilu 1:7, ter lesoreze in žgane slike v lesu. Originale je iskal širom Slovenije, sedaj pa ima nešteto vozičkov in miniaturnih stiskalnic doma v svojem kabinetu. Razstavljal je po vsej Sloveniji (vsaj

25 razstav). Ena večja je bila pred kratkim na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Sodeloval je tudi z Goriškim muzejem v Stari Gorici (Italija) in na Dunaju. Obiskala ga je tudi naša nacionalna televizija ter o njem pripravila oddajo. Med 200 mojstri je omenjen tudi, v pred kratkim izdani knjigi *Mojstrovine Slovenije*, ter na posebni video kaseti. Omenjeno knjigo, ki ga je pripeljala med mojstre, je oblikoval naš vrhunski etnolog profesor dr. Janez Bogataj.

Janku se v imenu sindikata strojevođij Slovenije, še posebej pa v OO Divača, zahvaljujemo za njegove izdelke, ki nam jih je podaril za novoletno srečanje strojnega osebja, ki jih ob koncu leta prirejamo v hotelu Jama v Postojni. Zaželimu mu obilo zdravja in uspehov v novem tisočletju.

Ob tej priložnosti se z enakimi željami za prihodnje tisočletje obračam tudi na vse kolege, ki si na Slovenskih železnicah delimo usodo.

Robert Živec

Naš sodelavec

DUŠAN TRIFUNOVIČ – KOŠARKAŠKI PRVOLIGAŠ

»Dušan, prosim, da se našemu članstvu na kratko predstaviš.«

»Sem strojevođa v Sekciji za vleko Ljubljana, član SSSLO od 20. novembra 1989. Imam družino, ženo Marijo ter osemletnega sina Mateja. Živim v Domžalah.«

»Tvoj šport je košarka. Kdaj si jo začel trenirati?«

»Za športno pot sem se odločil v šestem razredu osnovne šole. Sicer sem najprej treniral roket dva do tri mesece, ter se šele nato odločil za košarko, tako da jo treniram že 20 let. Vsa ta leta igrar za Košarkaški klub Helios-Domžale (pionirji, kadeti, mladinci, člani). Treninge imam vsak dan. V času lige so tekme ob sobotah, tako da je edini prosti dan nedelja.«

»Kako ti uspeva čas treningov in tekmovalni uskladiti z našo turnusno službo in ali ti uspe najti še kaj časa za družino?«

»Prosti termin si zagotavljam v dogovoru z razporednim v SV Ljubljana, kjer sem v rezervi. Treningi so od 18.30 do 20.30 tako, da »pobiram« nastope zgodaj zjutraj in pozno zvečer. Tukaj bi izkoristil priliko in se zahvalil vsem nadzornikom lokomotiv, ki uslišijo moje želje zaradi udeleževanja s košarko (prihod v službo prej ali pozneje), predvsem pa Gorazdu Senici, saj sem največkrat v njegovi izmeni. Poleg vsega je

najbolj varen mojih »muh«.

V družini zaradi različnih delovnih razporedov nismo veliko skupaj. Zato pa čas, ki nam ostane, čim bolj izkoristimo. V veliko pomoč so mi tudi starši, ki dostikrat vzamejo sina v varstvo. Da vse to uskladim je treba načrtovati za dan ali dva naprej.«

»Kot košarkar si med strojevođskim kadrom po rasti največji. Te to kaj ovira pri delu v okolju kabine naših lokomotiv?«

»Strojevođska kabina zanesljivo ni grajena po mojih »standardih«. V kabini se počutim kar v redu, problem (buške) pa nastajajo pri menjavi le-te, tu mislim predvsem na hojo skozi notranjost lokomotive (hodnik).«

»Imaš ob vsem tem še kakšen hobi?«

»V času, ko nimamo treningov (junij, julij), igrar tenis, ko pa je ligaško tekmovalje, je edini hobi »kavica« s prijatelji v prostem času.«



»Dušan (z žogo) v elementu«

»In kakšni so tvoji načrti za prihodnost?«

»Načrti za prihodnost so kupiti večje stanovanje in povečati družino še za enega člana. Želja pa je tudi še igrati košarko za moj klub, če mi le-tega ne bodo preprečile poškodbe.«

»Kako dolgo pa sicer še misliš aktivno igrati košarko?«

»Košarko bom najbrž igral še dve do tri leta in šele potem se bom odločil, ali se bom podal v »trenerske vode«. Če bom trener, bi rad treniral mlajše kategorije (pionirji, kadeti), na katere bi lahko prenesel

svoje igrske izkušnje.«

»Zahvaljujem se ti za najin pogovor in ti obenem želim vse najboljše v prihodnjem tisočletju, predvsem pa, da se ti uresniči želja povečati družino.

Pogovor pripravil: Štefan Kujavec

Sindikalna druženja

IZLET V RUDNIK IN DRUŽABNO SREČANJE OO ZIDANI MOST

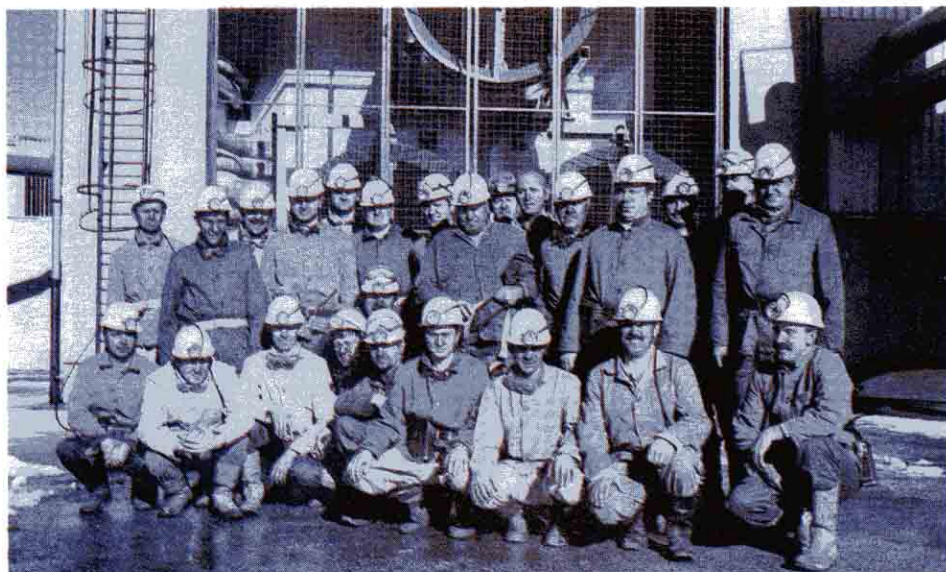
Kot vsako leto, smo se tudi letos v OO Zidani most odločili, da ob koncu leta pripravimo izlet, in zaključek leta popestrimo z družabnim srečanjem. Odločili smo se, da si ogledamo rudnik lignita v Velenju. Da bi se izleta lahko udeležilo čim več članov, smo izlet organizirali dvakrat in sicer 19. in 26. novembra.

Po obvezni kavi smo se odpeljali proti Velenju. Med potjo smo se pošteno okrepčali in odžejali. Pri rudniku lignita v Velenju nas je že čakal naš vodič. V garderobi smo se preoblekli v pravo »knapovsko« obleko. V skladišču smo dobili še čelado, svetilko in tekoči kisik, ter se spustili 500 metrov pod zemljo. V rovih smo si ogledali težavno delo rudarjev, posebno nam je ostalo v spominu »čelo«. To je rov kjer se reže in

koplje premog in takoj transportira na površje. V tem delu jame je še posebno težko delo in moram priznati, da se nam je vsem mudilo iz tega dela jame. Po ogledu transportne linije smo se vračali proti dvigalu. Ko nas je dvigalo končno dvignilo smo bili veseli, da smo zopet na površju. Zaradi močnih ventilatorjev in prepriha v jami smo bili podobni dimnikarjem, zato nam je tuširanje še kako dobro delo.

Avtobus je odpeljal proti Radečam, kjer smo imeli v gostišču Jež kosilo in družabno srečanje. Treba je priznati, da je dan vse prehitro minil. Ostal je le vtis, da je v jami le enkrat zanimivo, da pa drugič ni več potrebe iti v njo.

Peter Misja



SLOVESEN KONEC LETA V NOVEM MESTU

Kot vsako leto, smo v OO Novo mesto tudi letos pripravili dve novoletni zabavi. Ena zabava je potekala s spremljevalkami, druga pa samo za člane OO Novo mesto.

S spremljevalkami smo imeli »silvestrovanje« 4. decembra v vinotoču Žagar v Birčni vasi. Zbralo se nas je 18 parov in vsi smo bili kar zadovoljni, saj so zadnji plesalci zapustili plesišče ob šesti uri zjutraj.

Drugo praznovanje je potekalo 10. decembra v gostilni Prepih. Tu nas je bilo 38. Prav tako je tudi tukaj vladalo veselo vzdušje, saj je bilo plesalk dovolj iz drugih skupin (za kar smo se domenili že prej). Edino kar je malo skazilo zabavo, je bil prehitel konec, saj so glasbeniki zaključili že okoli pete ure. Za obe zabavi je nekaj prispeval OO Novo mesto, preostanek pa so doplačali udeleženci sami.

V tem mesecu pa smo priredili tudi kosilo za tiste naše člane in članice, ki so letos odšli v pokoj. Naše število se je tako zmanjšalo za eno članico in štiri člane. Na kosilo smo jih povabili v gostišče Na vasi. Po kosilu smo malce pokramljali in vsakemu poklonili ročno izdelano, leseno stensko uro z železniškim motivom. Te ure je naredil naš prijatelj, nekdanji inšpektor Vilijem Bedek. Vsekakor jim bodo ure v lep spomin na sindikat, kateremu so pripadali. Vse smo seveda pozvali, naj še naprej ostanejo naši člani, četudi niso več zaposleni. Kako se bodo odločili pa bomo videli drugo leto.

Darko Hrnčič

NAGRADNA KRIŽANKA

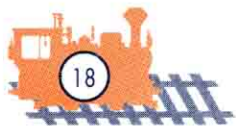
					Sestavlil Drago Cimerman	Rida, ovinek	Del konjske uzde	Reka v Romuniji	Ind. obil- kovalec Marjan	2000	Častitljivi možje	Osebni zaimek	Kislina	Igralec Šerbedžija
					Zagon motorja		9			Igralec Shariff				2
					Vrsta metulja						4			
					Meh. vzpenjalna							Lat. »ono«		
					Vrsta številca							Av. oznaka Delnic		
					Hrv. zgod. Grgo							Nočna žival		
					Mrtvični krč								Mesto v Bački	Leseno glasbilo
2000	Del Ljubljane Šmarje-	Predvajanje	Mesto v Sudanu	Kazalni zaimek			Izob. šol. center				Škotska reka			
				Mesto v Pakistanu			Listnato drevo				Del posteljnine			
Poveljnik ladje Enterprise						3	Odjemnik toka			Keltski kraj				
							Uroš Govekar							
Oprava, oprema										2000	Anagram »BOJL«			
											Janez Ožbalt	8		
Podložni elementi		6						Oseba, ki kaj išče		Barva za dom				
										Ravan	11			
2000	Sp. kralj Carlos						Japonski cesar							
	Ogljik						Čistilec							
MB avtobus prevoznik						1		Sarajevo			Muslim. ime			
								Trava 3. košnje			Beotijec			
2000	1000 m				Figa							Grška mitološka reka	Kobalt	
	Mesec žid. koledarja													
Mlada kravica				2000	Etilni alkohol							Ancona		10
					Rimsko podzemlje									
Žen. kitaj. filozofija					Ostanki taljenja	12					5	Element	Solm. zlog	Eden
Anton Janša			Dušik	Nivo				7			Mlado govedo			
Nordijska boginja morja				Čačka							Polet			

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

7	8	9	10	11	12
---	---	---	----	----	----

Za popestritev prednovoletne številke smo vam pripravili nagradno križanko, ki jo je sestavlil naš mariborski enigmatik Drago Cimerman. Uredništvo bo med pravilnimi gesli poslanimi do 15. januarja 2000 na naslov Sindikat strojevodij Slovenije Trg OF 5a 1000 Ljubljana (za Budnik), razdelilo tri lepe nagrade.



**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.

**Prihodnja
številka Budnika bo
pred vami v februarju.
Rdeča nit prihodnje
številke bo analiza
novosprejetega zakona
o pokojninskem in
invalidskem
zavarovanju.**

Malo za šalo, malo za res

AFORIZMI

DEFICIT

Včasih nismo imeli skoraj nič, zdaj imamo le malo manj.

PREMIŠLJEVANJE

Odkar sem svoboden, često premišljujem o tem, da bi kazalo pobegniti.

NATANČNOST

Ne, draga, v tej gostilni nisem že spet, ampak še vedno.

APETIT

Dva klošarja sta jedla iz kontejnerja pred gostilno in pri tem tako cmokala, da sem izgubil ves apetit in se jima nisem mogel pridružiti.

KRONIČNO

Novinarji često začno s pisanjem kronike. Kasneje napredujejo na druga delovna mesta, a mnogi med njimi ostanejo kroničarji.

ŽIVLJENJE

Če hočemo živeti človeka dostojno življenje, moramo pobijati živali in sekati drevesa.

O MOŠKIH

Moški so biki, ki brez krav ne morejo. Tudi če so voli.

BITI

Za pravega dedca »biti ali ne biti« sploh ni vprašanje, saj hitro udari na gobec.

O ZAKONŠKIH MOŽEH

Pošten in zvest zakonski mož je kot vžigalica. Vname se in vzplamti le, če se podrgne ob lastno škatlo.

PRAVILO

Starec, ki nima dlake na glavi, sme govoriti brez dlake na jeziku.

PADANJE

Ko je padla na hrbet, je rekla: »Pa dam!«

KAMA SUTRA

Dobra ljubica obvlada take položaje, da obdrži ljubimca na položaju.

KULTURA IN SPODNJE HLAČE

Osebna kultura je intimna zadeva, kot na primer spodnje hlače, ki jih imaš ali jih nimaš, ki so čiste ali umazane.

DOBRODELNIŠTVO

Za primerne vsote je pri nas še veliko dobrote.

Evgen Jurič