



Budnik



februar

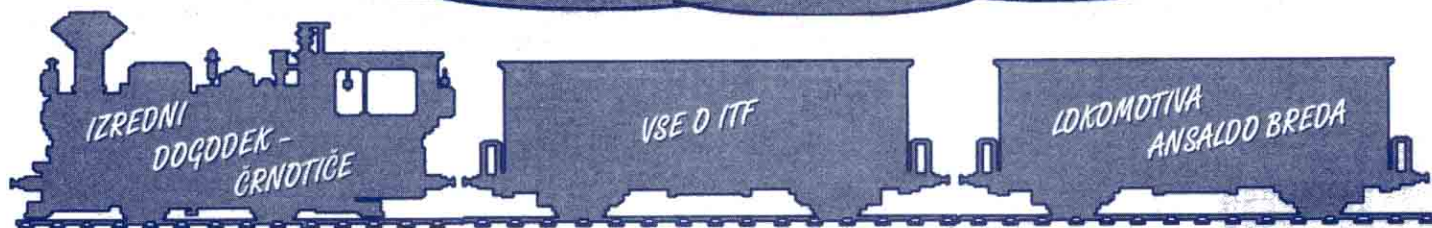
ISSN 1408-7405 20/2000

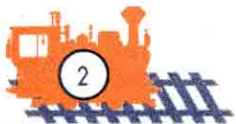
GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



DVE LETI BUDNIKA

IZ TE ŠTEVILKE





Iz urednikove beležke

DVE LETI BUDNIKA

Potem ko zaradi dvojne decembrske številke januarja Budnik ni izšel, je pred nami jubilejna, 20. številka redne izdaje našega glasila, ki tako zaokrožuje dve leti svojega obstoja v tej kadrovske zasledbi. Za nekaj manj kot 400 strani tiskanih prispevkov se je nabralo v tem obdobju. Pri izbiri prispevkov smo večidel upoštevali to, da posredujemo informacije z večine področij, pomembnih za boljšo obveščenost našega članstva. O tem, koliko smo bili v tem uspešni, ste si verjetno že sami ustvarili svoje mnenje.

Ocena uredništva, ki sloni na opaženih vtisih in odmevih bralstva, je, da smo relativno dobro zadovoljili potrebe našega članstva in našega glavnega odbora, ki nastopa v vlogi ustanovitelja, da smo upravičili našo potrebo po sredstvih, ki so bila ob tem porabljena, oziroma da smo upravičili naš obstoj. Pravi odgovor na vse navedbe v tem uvodu pa bo prinesel čas, ki je tudi za časnikarsko delo edini relevanten »sodnik« ustvarjenega, čeprav nam kategorijo časa, na drug (lepši) način, ob koncu svojega sestavka »PERU«, razkriva naš dopisnik Zdravko Zajc.

V zadnji številki smo v napovedniku objavili, da bo osrednja tema te številke analiza novospregjete pokojninske zakonodaje. Ker je ravno v dne, ko je ta številka romala v tiskarno, potekal seminar na temo predstavitve pokojninske reforme, smo se odločili, da, opremljeni z novimi pojasnili, to temo pripravimo za naslednjo številko. V tej številki je zato več prostora namenjeno predstavitvi mednarodnega sindikata transportnih delavcev ITF, ki nekako sovпада z našim januarskim obiskom na ladji v lastništvu omenjenega sindikata.

POGAJANJA

Ob koncu marca poteče veljavnost do sedaj veljavni kolektivni pogodbi za dejavnost železniškega prometa (KPDŽP). Normativni in tarifni del ter tarifna priloga h kolektivni pogodbi se bodo sklepali na novo. Sindikalna pogajalska stran je pravočasno uskladila ter oddala svoje predloge

za spremembo obstoječih normativov pogodbe. Tako normativni kot tarifni del je skupna sindikalna pogajalska stran temeljito preverila, in nastal je »zajeten špeh« pripomb, ki so posledica novih razmer, smernic, ki jih že upošteva predlog novega zakona o delovnih razmerjih, predvsem pa drugačnih pogledov na delovnopravno ureditev kot v letu 1996, ko je bila ta pogodba sklenjena. Zaradi obsežnosti gradiva se v naše predloge ne bi spuščal, zanimivo ob tem pa je, da nasprotna stran ni podala svojih predlogov za noveliranje obstoječe pogodbe. Podlaga za pogajanja bodo tako dajala določila obstoječe kolektivne pogodbe, argumentirani predlogi sprememb ter obstoječa delovnopravna zakonodaja. O poteku pogajanj oziroma o morebitnih zapletih vas bomo sproti obveščali.

Dejstvo je, da podlaga, na kateri je nastalo količniško vrednotenje v začetku leta 1994, ni več enaka.

Naj ob tem dodam, da količniška razmerja vrednotenja zahtevnosti posameznih delovnih mest niso predmet teh pogajanj. Pa ne zato, ker zanje ne bi bilo interesa (še posebno ga je čutiti v naših vrstah). Dejstvo je, da je pobud in interesov raznih sindikatov, ki praviloma »preferirajo« določene poklice, preveč. V množici uveljavljanj različnih interesov, ki bi nedvomno povzročili sindikalni razkroj, bi rezultat, bolj kot resnično vrednotenje posameznega delovnega mesta, bil posledica tega, »kdo« bi se za posamezno delovno mesto »postavil«. Uvrstitve posameznih delovnih mest v plačilne razrede (s katerim se že sedaj nihče več ne strinja), bi tako postalo »skrupucalo«, količniška razmerja pa bi bila še manj kot zdaj odraz stvarnih kriterijev njihove določitve.

Zaradi vsega navedenega so se sindikati poenotili, da je treba novo vrednotenje graditi na novi sistematizaciji delovnih mest, ki bo na novo opredelila pojem slehernega delovnega mesta v sistemu. Dejstvo je, da podlaga, na kateri je nastalo količniško

vrednotenje v začetku leta 1994, ni več enaka. Nekaterih delovnih mest več ni, nekatera so se združila in iz teh so nastala nova, ali se je pri nekaterih znatno povečal obseg del. Ob tem je treba gledati celotno strukturo delovnih mest in ne samo tista, ki so na primer v izvršilni službi (združevanje TVD in SV, itd.). Šele nova sistematizacija, ki bo potekala hkrati z reorganizacijo SŽ, bo lahko služila kot stvarna in kakovostna podlaga za novo ocenjevanje zahtevnosti delovnih mest, mimo katere ne bo mogoče fazi njenega sprejemanja, nobeden posameznik ali interesna skupina.

KADROVSKE ZADEVE

Izmed pomembnih kadrovske zadeve, ki so se zgodile v obdobju od izdane zadnje številke, je treba omeniti, da je bil na mesto člana nadzornega sveta Slovenskih železnic izvoljen **Ivan Šenkiš**, predsednik sindikata vlakovnih odpravnikov Slovenije. Ta sindikat je ob koncu januarja, v ljubljanskem hotelu Slon, praznoval deseto obletnico svojega obstoja.

Potem ko je delavski direktor Slavko Kmetič odstopil kot član sveta delavcev, je bilo ugotovljeno, da po izidih zadnjih volitev v šesti volilni enoti mesto nadomestnega člana v omenjenem organu pripada **Dobrovoju Subiču**.

Z uveljavitvijo Zakona o železniškem prometu je svet delavcev dobil možnost, da za potrebe svojega dela imenuje delavce, ki bodo to delo opravljali poklicno. Na podlagi prispelih predlogov je svet delavcev 3. februarja sprejel sklep, da se za to mesto imenujejo: Nada Vresk, Marino Fakin, Zoran Mavrič in Rado Mokotar, **Vera Čreslovnik**, **Jadranko Tomič** in **Boro Kovačević**. Slednji trije bodo to delo opravljali v naših sindikalnih prostorih sekcij za vleko v Mariboru, Ljubljani in Divači. Gre seveda za izjemno pridobitev, ki nam bo v omenjenih sekcijah omogočala, da bomo imeli za raznotere probleme razreševanja soupravljaljskih pravic članstva zmeraj na razpolago svojega delavskega predstavnika.

Budnik

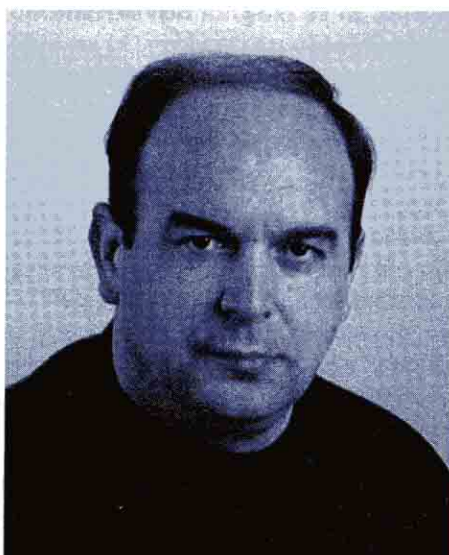


VERA ČRESLOVNIK



rojena: 10.09.1959
izobrazba: komercialni tehnik
del. mesto: referent III/3 za evidenco osnovnih sredstev
v SV Maribor
delovna doba na SŽ: 19 let

JADRANKO TOMIČ



rojen: 07.09.1958
izobrazba: strojevodja
del. mesto: strojevodja
v SV Ljubljana
delovna doba na SŽ: 24 let

BORO KOVAČEVIČ



rojen: 26.04.1956
izobrazba: strojevodja
del. mesto: strojevodja
v SV Divača
delovna doba na SŽ: 25 let

IZREDNI DOGODEK NA POSTAJI ČRNOTIČE

Posledica nestrokovne organizacije prometa na progi Koper-Divača

V požaru, ki se je zgodil 24. decembra na postaji Hrpelje-Kozina, so brez strehe nad glavo ostale štiri družine. Iz sistema delovanja je izpadlo telekomandno upravljanje prometa med Koprom in Divačo, onemogočeno pa je bilo tudi delovanje radiodispečerskih zvez.

V takih trenutkih bi bilo za pričakovati, da se bodo v aktivno razreševanje nastale situacije, predvsem v duhu zagotavljanja varnosti prometa, vključili vsi, ki kakorkoli vplivajo na stanje v prometu. Tu mislim tako na izvršilne delavce kot na tiste, ki na krovni ravni zastopajo vlečno in prometno stroko. Žal se je pokazalo, da slednji takšnim situacijam niso kos, še več, s svojim neodgovor-

nim ravnanjem so težko prometno situacijo na tem najzahtevnejšem delu slovenske železniške magistrale še dodatno otežili, in s svojim (ne)ukrepanjem ogrožali varnost prometa.

Začelo se je že s problematiko izpada delovanja radio dispečerske zveze (RDZ). Po veljavnih predpisih, lahko po zadevanem odseku vozijo le lokomotive z izpravo RD napravo, v nasprotnem primeru pa

Spremembe so se predpisovale z različnimi brzojavkami, okrožnicami in dopisi trajne veljavnosti. Izvršilno osebje je o vsebini dokazno seznanjeno, kako pa to množico določil trajno poznati in obvladovati ni dorečeno.

je treba zagotoviti dodatno spremljavo na lokomotivah. Zanimivo je, da je bila v tem primeru izdana brzojavka (27. decembra), s katero je bil ta pogoj anuliran in omogočena vožnja »SZ - brez«. Z ostro intervencijo sindikata je bilo (29. decembra) navedeno določilo te brzojavke preklicano.

Naslednja problematika uravnavanja prometa na tej progi pa je vezana na izdajanje brzojavk, ki jih je na »konfuzen« način izdajala prometna služba. Tako se je dogajalo, da je gostota izdajanj različnih vsebin brzojavk, ustvarjala zmedo na terenu. V enem od primerov je bila v promet tako posredovana brzojavka, ki naj bi za-



čela veljati naslednjega dne, vmes pa je bila s takojšnjo veljavnostjo dana v promet druga brzojavka z drugo vsebino. Ob vsem tem so se zavezujoče direktive od »zgoraj« dajale tudi ustno. Posledica takega dirigiranja prometa je bila, da je bil v enem od primerov strojevodja na izhodni postaji v Kopru po splošnem nalogu obveščen, da bo postaja Črnotiče nezasedena in da signalni znaki glavnih signalov izjemoma ne bodo veljali. Temu primerno je strojevodja uravnil tudi vožnjo svojega vlaka. Ker pa je bila postaja dejansko zasedena, je prišlo do prevoza izvoznega signala. Signalni znaki glavnih signalov so na zasedeni postaji seveda veljali.

Na podlagi takega stanja in njegovih posledic, predvsem pa zaradi dejstva, da se je odgovornost iskala zgolj pri končnih izvajalcih (strojevodji in prometniku), je sindikat zadevo podrobno analiziral (posebej sta se angažirala Drago Torej in Zlatko Ratej) ter ugotovitve posredoval namestniku direktorja za promet. Na njegovo zahtevo je bila sestavljena komisija, ki je ugotovila neskladje le v dveh točkah brzojavk, odgovornost za izreden dogodek pa naprtila le udeležnemu strojevodji.

Na podlagi ugotovitev komisije je sindikat to tematiko ponovno obravnaval in 18. januarja na svoji seji sprejel sklep, da zaradi očitnih nepravilnosti odgovornih, tako ob samem izrednem dogodku kot med njegovo preiskavo, obvesti direktorja SŽ mag. Igorja Janeza Zajca.

Kolegij SŽ je izhajajoč iz teh ugotovitev imenoval posebno komisijo v sestavi: Slavko Kmetič – delavski direktor, Anton Tomažin – šef službe notranje kontrole in Franc Primožič – svetovalec namestnika direktorja za trženje in promet. Pri delu pa so sodelovali še: Anton Omerzel – vodja oddelka za prometno transportno inšpekcijo in preiskavo ID, Drago Torej – podpredsednik SSSLO, in Ivan Šenkiš – predsednik sindikata vlakovnih odpravnikov.

Komisija je ugotovila, da je v štirih izdanih brzojavkah zaznanih osem vsebinskih nepravilnosti, ki jih komisija podrobno pojasnjuje in so v neskladju z obstoječimi pravilniki. Komisija nadalje ugotavlja (citrano), »da so bile dne 27. in 28. decembra izdane tri brzojavke, ka-

tere so vsaka zase spreminjale tehnologijo prometa na postaji in s tem vnašale med izvršilno osebje nejasnosti. Z organiziranim pristopom vseh strokovnih služb, katerega pa ni bilo, bi se izognili navskrižnemu spreminjanju postopkov, ki so v direktni povezanosti z varnim odvijanjem prometa.

Poleg velikega števila brzojavk ugotavljamo, da ni bilo zadostnega angažiranja in sodelovanja strokovnih služb, saj bi po našem mnenju morala biti formirana komisija, katere dolžnost bi bila ugotoviti dejansko stanje in na osnovi razpoložljivosti naprav določiti prioritete vzpostavljanja pogojev za promet s poudarkom na zagotavljanju varnosti. Ugotavljamo, da sedanji predpisi ne sledijo dejanskemu tehničnemu stanju, zato bo to področje potrebno prioriteto urediti. Spremembe so se predpisovale z različnimi brzojavkami, okrožnicami in dopisi trajne veljavnosti. Izvršilno osebje je o vsebini dokazno seznanjeno, kako pa to množico določil

trajno poznati in obvladovati ni določeno. Ena najbolj kritičnih zadev je prekinjena služba na stranskih progah in vožnja vlakov mimo signalov, ki so v legi »stoj« in izjemoma ne veljajo. S tem strojno osebje navajamo na vožnjo mimo signala »stoj«, kar vsekakor ni v prid večje varnosti. Glede obveščanja vlakovnega osebja je potrebno uveljaviti centralni sistem, ki bo zagotavljal obveščenost o trenutnem stanju na predhodni trasi vlaka«.

Pri analizi konkretnega izrednega dogodka »prevoženja« signala pa je komisija predlagala še dodatne preiskave (soočenje) na podlagi katerih bo sestavila poročilo o neposredni odgovornosti posameznikov in možnosti vplivov izdanih ukrepov organizacije prometa za nastanek izrednosti.

Sindikat seveda pričakuje ugotovitve dejanske odgovornosti udeleženih posameznikov, v vseh ravneh odločanja, ki so botrovale seriji storjenih nepravilnosti zadnje dni prejšnjega leta pri organizaciji prometa na progi Koper–Divača. O nadaljnjih ugotovitvah in sklepih organov v tej zadevi vas bomo še obveščali.

29. MAREC 2000, ITF – MEDNARODNI DAN ŽELEZNIČARJEV

ITF Sekcija za železniški promet organizira prvi mednarodni dan železničarjev, ki bo v sredo, 29. marca 2000, z namenom promovirati železnice v 21. stoletju in pritegniti pozornost prometne politike in zainteresirane uporabnike železnic in železniških delavcev. Na to temo sta bila v prvih mesecih lanskega leta članom ITF poslani že dve okrožnici. Komite Sekcije je predlagal šest glavnih tem zaželenih obravnav (varnost, investicije, zdrava konkurenca, sodelovanje in nekonkuriranje – privatiziranje, javne službe in mobilnost). Akcija je bila že obravnavana na nekaj regionalnih srečanjih in seminarjih. V Evropi so bila ETF srečanja organizirana januarja, srečanja komiteja Sekcije pa bodo marca.

Sekretariat je vsakemu članu (sindikatu) predlagal različne akcije, ki bodo odvisne od lokalnih pogojev, vključujoč navade in zakonodajo. Možnosti so naslednje: sporočilne akcije na panojih ali posterjih v vlakih ali zunaj njih, letaki, posebne vozovnice po nižji tarifi, tiskovne konference in reklame v časopisih, oddaje na radijskih postajah, delavnice, seminarji in posebna srečanja, mirne demonstracije, megafoni, itd.

Za kakšne oblike zaznamovanja dneva železničarjev ITF 29. marca se bomo odločili pri nas, boste po sistemu obveščanja na SŽ obveščeni pravočasno.



Mednarodna dogajanja

TRETJA SEJA IZVRŠILNEGA ODBORA ETF

LISBONA 31. JANUAR – 1. FEBRUAR 2000

Seja izvršilnega odbora ETF je bila sklicana v Lisboni zato, ker v prvi polovici leta Evropski zvezi predseduje Portugalska, to pa pomeni, da tudi prometno področje sedaj vodi portugalski minister promet. Seje se je prvega dne udeležil tudi predsedujoči minister, predstavil svoje poglede na delo in prioritete v času, ko bo vodil področje. Odgovarjal pa je tudi na vprašanja vodij posameznih sekcij ETF-a.

Minister je v svojem nastopu poudaril naslednje teme:

- omejitve v cestnem prometu (hitrosti, delovnega časa in obremenitve vozil),
- izboljšava pogojev za delo železnice (uravnotežiti železniški in cestni promet),
- harmoniziranje restrikcij oziroma pogojev za cestni promet (živo, nevarne snovi). Pri tem kaže posebej poudariti, da imajo posamezne države EU različne predpise in pogoje, da je Svet Evrope decembra lani sprejel politično odločitev o liberalizaciji na tem področju, vendar pa Portugalska tega ni podprla, saj se ne strinjajo z zniževanjem norm v cestnem prometu.

To so bile teme, ki so za nas zelo zanimive, saj nam dajejo upanje, da bodo železnice pod bolj enakimi pogoji konkurirale cesti. Dnevni red seje je bil zelo obsežen. Omenil bi samo nekatere za nas pomembne zadeve:

DELOVNI ČAS

V pripravi je direktiva o delovnem času, ki naj bi se v prometu izenačil s sploš-

nim delovnim časom. Ker je delovni čas zelo povezan s stroški in konkurenčnostjo, je za nas zelo pomembno, da zavrremo splošni delovni čas v primeru, ko se ta v cestnem prometu ne bi prilagodil. Zaradi tega smo že v začetku postavili to kot pogoj.

LIBERALIZACIJA

S strani lastnikov kapitala in dokajšnjega dela politike cenjena liberalizacija se v obliki pripravljenih predlogov direktiv



nezadržno zajeda v naše življenje in delo. Za sindikate je pri tem pomembno:

- kako reagirati, da bomo učinkovito zaščitili delovna mesta,
- kakšna stališča bomo zavzeli do posameznih predlogov,
- s kakšnimi sindikalnimi sredstvi bomo dosegli cilje,
- s kakšnimi političnimi sredstvi bi si za doseg ciljev lahko pomagali.

Izvršilni odbor je kolegiju naložil, da mora pripraviti odgovore s predlogi ukrepov na ta vprašanja, jih poslati v pregled in oceno, tako da bi dokument na na-

slednji seji lahko po potrebi dopolnili in potrdili.

POROČILA SEKCIJ

Sekcija za železniški promet je o problemih razpravljala po delovnih skupinah in ugotovila, da so resolucija o varnosti, infrastrukturni paket in dokumenti o pan-evropski mreži pripravljeni preveč površno, brez realne ugotovitve učinka posledic, zato zahtevamo, da se odločanje o tem odloži.

V točki razno smo razpravljali tudi o ekoloških katastrofah, ki se vrstijo na morju, ter sprejeli sklep o zahtevi za učinkovito preprečevanje takšnih dogodkov. To bi bilo mogoče doseči tudi s kaznovavno politiko v obliki direktive državam, ki omogočajo registracije ladij. Takšno zahtevo bomo naslovili na pristojne v EU.

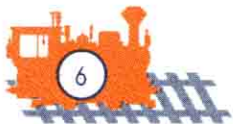
Sprejeli smo še resolucijo v podporo stavkajočim madžarskim železničarjem in določili datum naslednjega sestanka.

Menim da je predsednikovanje Portugalske za nas dokaj ugodno, saj se ne glede na to, da so že člani EU, ukvarjajo – tako v prometu kot na drugih področjih – s težavami, ki so našim zelo podobne. Tako ste lahko prebrali, da nekatere politične opcije zavračajo, jih lahko zavlačujejo ali pa z lobiranjem dosežejo drugačne odločitve.

Ena od sprememb je tudi, da se novopristopne države ne bi sprejemale v paketih, ampak ob ugotovitvi, da je podpis sporazuma mogoč. Glede na to, da Slovenija ni na repu držav, s katerimi bo podpis mogoč, se vendarle kaže upanje, da se bo Slovenija lahko kmalu štela za polnopravno članico EU.

Drago TOREJ





Osrednja tema

PREDSTAVITEV ITF

Mednarodna federacija transportnih delavcev (International transport workers federation – ITF) je federacija sindikalnih organizacij, ustanovljena leta 1896 z namenom, da združi vse sindikate transportnih delavcev raznih držav, ne glede na barvo, nacionalnost, raso, ali versko pripadnost.

Povod za ustanovitev sindikalne federacije je bila stavka luških delavcev leta 1896 v pristanišču Rotterdam (Nizozemska), katero so podprli pomorščaki na ladjah, ki niso hotele izkrcavati tovarov. Angleški sindikalni voditelji pomorščakov in luških delavcev so se jim pridružili in jim dali podporo. Stavka je bila uspešna in stiki, ki so bili vzpostavljeni med njo, so vodili k formalni ustanovitvi sindikalne federacije.

Federacija je bila ustanovljena, da bi ščitila ekonomske in socialne interese transportnih delavcev vseh profilov in njihovih združenj, da bi ščitila demokracijo in svobodo in je usmerjena proti kolonializmu, imperializmu, totalitarizmu in agresiji v vseh njihovih oblikah ter proti vsaki obliki diskriminacije, ki sloni na barvi kože, nacionalnosti, spolu, rasi, ali verskemu prepričanju.

Zaradi delovnih razmer so pridruženi sindikati razdeljeni v naslednje industrijske veje oziroma sekcije:

- železnice
- notranja plovba
- luški delavci
- civilno letalstvo
- cestni transport
- pomorščaki
- ribiči
- turizem

CILJI IN METODE DELOVANJA

Načela ITF so povzeta iz načina delovanja proste trgovine in ciljev ter metod mednarodne organizacije dela (ILO), še posebno kot to navaja Philadelfijska deklaracija (1944). Cilji ITF so:

- da se izvaja univerzalno načelo konvencij št. 87 in št. 88 ILO, upoštevajoč svobodo združevanja in zaščito pravic

do organiziranja in skupnega pogajanja ter drugih načel ILO;

- podpiranje delovanja OZN in drugih mednarodnih organizacij, ki promovirajo mir na podlagi socialnih pravic;
- pomoč pri razvijanju raziskovalnega dela na področjih, ki lahko ugodno prispevajo, k razrešitvi problematike članstva (delovna zakonodaja, delovne razmere, prosta trgovina, organiziranost, pogajanja in drugo);
- de pomaga delavcem v transportu in povezani industriji pri obrambi njihovih ekonomskih, socialnih, delovnih, izobraževalnih in kulturnih interesov.

ITF bo poskušal postavljene cilje doseči z naslednjimi metodami:

- ustvarjati in zastopati sindikalne interese znotraj gospodarskih združenj in transporta ne glede, ali so organizirane kot nacionalne ali mednarodne organizacije;
- sodelovati s pridruženimi člani glede organiziranja in izobraževanja in to še posebno v državah, kjer sta ekonomski razvoj in nacionalni dohodek nizka;
- zastopati in koordinirati načelo skupne pomoči pridruženim članom;
- iskati način in uporabljati pravico do zastopanja pridruženih članov ter sodelovati z ILO in mednarodnimi organizacijami, vezanimi na transport;
- sodelovati, kadar je to možno z mednarodnimi gospodarskimi sekretariati in z Mednarodno konfederacijo svobodnih sindikatov (ICFTU);
- razširiti informacije do pridruženih članov in drugih zainteresiranih, in sicer s publikacijami in obvestili;
- pomagati delavcem v transportu v vseh mogočih oblikah.

ITF je do sedaj organiziral več kongresnih srečanj:

- na konferenci 10. junija 1896 v Londonu luški delavci in pomorščaki sklepajo, da ustanovijo Mednarodno federacijo v ladijski, luški in rečni industriji;

Budnik



- 27.–30. julija 1896 je v Londonu miting Centralnega sveta ali tako imenovana prva mednarodna konferenca Mednarodne federacije ladijskih, luških in rečnih delavcev;
- leta 1897 je od 24.–26. februarja v Londonu druga mednarodna konferenca Mednarodne federacije;
- 14.–16. junija 1898 je v Londonu tretja mednarodna konferenca, kjer se sprejme sklep o preimenovanju v mednarodno federacijo transportnih delavcev (ITF) – zdajšnje ime, in to je bil tudi hkrati prvi kongres ITF;
- 19.–21. septembra 1900 je bil v Parizu drugi ITF kongres;
- kongresi se po letih 1900–1913 nadaljujejo v razmiki dveh let (Stockholm, Amsterdam, Milano, Dunaj, Kopenhagen, London);
- po krizi, ki je zavladovala med vojno, je bil ponovni kongres šele leta 1919, in sicer 29.–30. aprila v Amsterdamu;
- po letu 1919 se kongresi nadaljujejo v razmiku od enega do štirih let (Christiana, Oslo, Ženeva, Dunaj, Hamburg, Pariz, Stockholm, London, Praga, Kopenhagen, Zurich, Oslo, Stuttgart, Stockholm, London, Dunaj, Amsterdam, Bern, Helsinki, Kopenhagen, Wiesbaden, Dunaj, Stockholm, Dublin, Miami, Madrid, Luksemburg, Firence, Ženeva);
- leta 1996 je bil od 30. junija do 2. julija v Londonu 38. kongres (stoletnica). Na Ženevskem in Londonskem kongresu je SSSLO že imel svoje predstavnike;



• leta 1998 je bil od 27. oktobra do 5. novembra 39. kongres ITF (New Delhi).

ITF povezuje preko 500 sindikatov v več kot 130 državah in zastopa več kot 4 milijone članov v vseh transportnih panogah. Glavni sedež ITF-a je:

International Transport Workers Federation
49-60 Borough Road
London SE1 1DS
Velika Britanija
E-mail: mail@itf.org.uk
Web page: <http://www.itf.org.uk>

Predsednik: Umraomal Purohit (Indijec),
generalni sekretar: David Cockroft (Anglež)

KDO SE LAHKO VČLANI V ITF?

Vsak neodvisni sindikat s članstvom v transportni industriji lahko postane član ITF-a. Sindikati, ki čakajo na včlanitev, morajo izpolniti in poslati generalnemu sekretarju preprosti formular – prošnjo, ki je nato dostavljena izvršnemu odboru. Ko je prošnja za včlanitev potrjena, postane sindikat polnopravni član po preteku najmanj šestih mesecev plačila članarine. Sindikati iz držav v razvoju imajo možnost plačevati znižano članarino.

ITF – BREME ZGODOVINE

V stoletnem obdobju je bila nadaljnja eksistenca ITF-a mnogokrat vprašljiva. Med obdobjem prve svetovne vojne 1914 – 1918 je ITF dejansko prenehal obstajati, toda majhna skupina mož je obdržala idejo živo vse do takrat, ko je bil ITF sposoben ponovno zaživeti, leta 1919. Vzpon fašizma in nacizma je bil razlog, da se je sedež ITF-a preselil iz Amsterdama v London. Mnogo velikih in močnih članic je takrat razpadlo. V povojnem obdobju je bilo veliko poskusov, k sreči neuspešnih, da bi sindikat poskušali spreobrniti v enega od oddelkov političnega zastopstva (Stalinistične sile).

V povojnem obdobju se je sindikat reorganiziral in prešel v obdobje stabilnosti. Lastništvo se je v Evropi razširilo na dolgo in široko in povečalo se je zaposlovanje. Tisti sindikati (večidel nezahodnoevropski), ki niso bili angažirani z vsakdanjim delom v industrijskih odsekih, so bili v obdobju »hladne vojne« zaradi ideoloških razlogov zainteresirani za združevanje. Za pomorske sindikate pa je naraščanje zastav ugodnosti (FOC) pomenilo zadosten industrijski razlog za včlanjevanje v ITF. Videti je bilo, da je obdobje kriz mimo.

Danes pa se ne samo ITF, temveč vsa svetovna gibanja soočajo s ponovnim kritič-

nim obdobjem svojega delovanja. Tokrat ne trpimo za pomanjkanjem povpraševanja po mednarodni koordinaciji, temveč prej za prevelikim. Obdobje hladne vojne je mimo in delavci v tranzicijskih državah potrebujejo pomoč. Potrebujejo sindikate in potrebujejo mednarodne kontakte. Toda izkušnje teh držav so popolnoma drugačne od izkušenj tradicionalnih članic ITF. Proces svetovne ekonomske integracije je zelo pospešen, skoraj izven kontrole. Ideja o kreiranju univerzalnega in svobodnega trgovinskega območja je vsesplošno sprejeta in uveljavljena metoda ekonomskih odnosov, kar pomeni ogromen napor za delovanje ITF. Predvsem pa so na udaru delavci iz razvijajočih se držav z nizkimi dohodki. ITF članstvo, se podobno kot svetovna ekonomija pomika iz Evrope in Severne Amerike proti Aziji in Pacifiku. Zahodna Evropa ne sestavlja več večine ITF članstva.

Univerzalnost svetovne ekonomije je najbolj pomemben problem, s katerim se danes sooča delavec v transportu. Sindikat bo tako moral postati bolj mednarodni in bolj industrijski ali pa bo prenehal obstajati, ker ne bo mogel opravljati svoje vloge, ki jo pri varovanju interesov svojih članov ima.

delno povzel iz literature
sindikata SPS Zdenko Lorber

Na ogledu

LOKOMOTIVA ANSALDO-BREDA E 402 (na naslovnici)

Na predstavitveni vožnji po naših progah

V sredini februarja so na naših progah preizkušali dve električni dvosistemski lokomotive, nam poznanega italijanskega proizvajalca Ansaldo-Breda. Na eni od predstavitvenih voženj na relaciji Ljubljana – Dobova (poleg tega so se poskusne vožnje opravljale še na relaciji Koper-Ljubljana) smo bili navzoči tudi mi in si ogledali potek in način upravljanja te dvosistemske lokomotive.

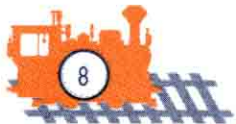
Lokomotiva Ansaldo-Breda, s karakteris-

tično oznako E 402, je dvosistemska lokomotiva, prirejena za vožnje pod enosmernim napajanjem vozne žice s 3 tisoč volti in izmeničnim napajanjem s 25 tisoč volti, 50 Hz. Konstrukcijsko pa ta lokomotiva omogoča še nadgradnjo, ki omogoča napajanje s 15 tisoč volti, 16 2/3 Hz (Avstrija). V osnovni varianti bi nam ta lokomotiva lahko služila za vožnje po domačih ter italijanskih progah ter hrvaških in dolgoročno tudi madžarskih progah. Lokomotive enakih ka-

rakteristik vozijo že od decembra 1996 na italijanskih progah (55), in so skupno opravile že preko 10 milijonov kilometrov.

Lokomotiva omogoča izkoriščanje trajne moči 5600 kW, medtem ko je maksimalna moč postavljena na neverjetnih 6000 kW. Za primerjavo navajam podatke trajne moči naših lokomotiv: 342 – 2000 kW, 362 – 2640 kW in 363 – 2750 kW. Lokomotiva omogoča največjo hitrost vlakov Intercity do 220 kilometrov na uro, njena masa pa





znaša 88 ton. V okviru pogodbenega RAM standarda zagotavljajo zanesljivost delovanja lokomotive tako, da je število večjih okvar na milijon kilometrov manjše od štiri. Vzdrževanje lokomotive pa terja manj kot štiri ure časa delovne sile na 1000 kilometrov, pri čemer stroški za material na enako število prevoženih kilometrov lokomotive ne presegajo 210 evrov. Hrup v strojni kabini znaša 67 dB(A) in v 15 metrski oddaljenosti 75 dB(A) – če lokomotiva miruje. Pri hitrosti 200 kilometrov na uro pa znaša zunanji hrup v 15 metrski oddaljenosti 93 dB(A), v kabini strojevodje pa 78 dB(A). Pogonski sklopi lokomotive so sestavljeni iz modelov s tehnologijo polvodnikov in hlajenjem z deionizirano vodo.

Lokomotiva ima štiri osi (22 ton osnega pritiska), ker je po navedbah stroke sistem lokomotiv s takšnim številom osi bolj prilagodljiv, tako za hitre proge kot za vožnjo skozi gorske predele, zmanjšuje pa se tudi agresivnost na tir in s tem stroški vzdrževanja infrastrukture.

Vožnja v kabini je udobna in tiha, lokomotiva pa učinkovito absorbira vse negativne učinke hitrega pospeševanja ali poje-manja hitrosti. V trenutkih slabših adhezijskih pogojev in naglega (pretiranega) pospeševanja se je sicer v kabini zaslišal zvok spodrsavanja koles, vendar je lokomotiva ob lastni korekciji vlečnih atributov

normalno pospeševala brez kakršnih koli tresljajev ali »cukanja«. Sicer pa je občutek vožnje in speljevanja s to lokomotivo impresiven. Široko zasnovan krmilni pult v pregledni kabini omogoča spremljanje večine, za strojevodjo pomembnih podatkov (napetosti, vlečne sile, hitrosti, itd.) upravljanja lokomotive na dvojnih, analognih in digitalnih instrumentih. Dva monitorja nam posredujeta večino podatkov delovanja pomožnih naprav. Zanimiva pa je tudi funkcija računalnika, ki preko monitorja v primeru okvare »poišče« električno shemo tokokroga (npr. releja, stikala, itd.) in strojevodji takoj predoči vrsto in lokacijo okvare (utripa simbol nedelujočega elementa). Inštruktor strojevodij italijanskih železnic, ki je bil ob inženirju podjetja Ansaldo in predstavnikom proizvajalca navzoč na lokomotivi, je dejal, da strojevodja v primeru kakršne koli okvare več ne posega v prostore naprav in elementov med kabinama (v sredini lokomotive poteka hodnik, podobno kot na lokomotivi 342), ampak da je vso strojevodjevo ukrepanje v takih primerih koncentrirano na ukrepe, ki jih lahko opravi v sami kabini.

Ob sicer razkošni zasnovi kabine, ki omogoča dovolj prostora tudi za drugega člana (svoj stol in v podaljšku krmilnega pulta strojevodje še mizica), pa je mogoče zaznati tudi nekaj (za Italijane) značilnih

vtisov, ko s premalo natančnosti ne finalizirajo sicer domišljenih estetskih načrtov. To, da sem montirano na steni kabine videl pipo zasilne zavore, ki je popolnoma enaka kot tista na lokomotivi 342, ali da je izvedba direktne zavore (ročica in ohišje) tudi enaka, kot na prej omenjeni lokomotivi, me je na tej sodobno zasnovani lokomotivi negativno presenetilo. Vendar je vseeno treba priznati, da so to malenkosti, ki ne odtehtajo sicer odličnih karakteristik te lokomotive, o čemer so se strinjali tudi naši strokovnjaki (če se sklicujem samo na mneneje mag. Vilija Kozinca).

Vožnja v kabini je udobna in tiha, lokomotiva pa učinkovito absorbira vse negativne učinke hitrega pospeševanja ali poje-manja hitrosti.

Nabava lokomotiv podobnih karakteristik bi nam nadvse prav prišla. Pozitivno bi se to odražalo tako na delovnih razmerah strojevodij kot na storilnosti posameznih lokomotiv, na skrajševanju voznih časov (Koper-Divača, tovorni za 19 minut) in povečanju obremenitev v primerjavi z obstoječimi standardi, ki veljajo za naše stare lokomotive.

Nabava novih lokomotiv na SŽ pa je že druga zgodba. Ob predpostavki naše službe za vleko, da bi potrebovali približno 50 takšnih lokomotiv, in vedenju, da bi bilo treba za eno odšteti približno šest milijonov mark, pridemo do številke, ki močno presega naše zmožnosti. Še posebno če vemo, da v veliki meri kreditne zmožnosti proračuna našega podjetja zasedajo že zagotovljeni nakupi motornih vlakov Siemens in Pendolino. Za primerjavo, lokomotiva Ansaldo-Breda je v »grobem« cenovno primerljiva eni garnituri Siemensovega motornika, medtem ko je mogoče za enega Pendolina dobiti dve lokomotivi te vrste.

V vsakem primeru bo bitka za nove (v veliki meri že izčrpane) poroštevne potencialne države za kredite javnim podjetjem še trda in dolgotrajna. Do takrat pa bomo na naših tirih, na podlagi javnega predrazpisa za nabavo lokomotiv, to lokomotivo primerjali še z lokomotivo švicarskega proizvajalca AD-TRANZ in nemško, Siemensovo lokomotivo.



Grozdan Trobec: »Veliko moči in prijetno okolje!«



Naš sodelavec

GORAZD SENICA – prizadevni strojevodja in nadzornik lokomotiv

»Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu.«

»Rodil sem se 2. oktobra 1966 v Ljubljani. Po končani srednji šoli sem se odločil za poklic strojevodje. Od leta 1997 pa sem razporejen na delovno mesto nadzornika lokomotiv v Sekciji za vleko Ljubljana. Od leta 1991 živim v Hrastniku z ženo Simono ter dvema hčerama, Donno (8 let) in Anjo (4 leta). Član SSSLO sem od leta 1988.«

»Sodelavci te poznajo kot vzornega sodelavca, kako sam sprejemaš to mnenje?«

»Lepo je imeti na svoji strani takšno število strojevodij, ki razumejo probleme, zato jim tudi sam z veseljem prisluhnem in se pogovorim z njimi.«

»Kakšni so po tvojem mnenju odnosi med nadzornikom lokomotiv in predpostavljenimi?«

»Z nadrejenimi nimam težav, vendar moram priznati, da če bi se moral odločiti med željo strojevodje in na drugi strani željo nadrejenega, bi krajši konec potegnil slednji, saj sem še vedno z mislimi strojevodja. Zavedati pa se moramo, da je pri razreševanju problemov treba prisluhniti tudi argumentom nadrejenih ter se obnašati strpno in razumevajoče.«

»Kako si organiziraš svoj delovni dan, katera izmena ti je ljubša (dnevna ali nočna)?«

»Moj delovni dan ni niti enkrat podoben prejšnjemu, zato se za vsako izmeno posebej pripravim in prilagodim. Ljubša mi je nočna izmena, saj takrat potniški promet »počiva« ta namreč povzroča največ težav.«

»Vemo, da včasih za potrebe tehnološkega procesa na železnici primanjkuje vlečnih vozil, kako tedaj sodeluješ z drugimi sekcijami?«

»Vse pogostejše se dogaja, da primanjkuje voznih sredstev za nemoten proces dela. V tem primeru se strojni dispečer na SŽ dogovori z operativno, kateri vlaki imajo prioriteto. Posledica tega pa je odstopanje od delovnih razporedov. Z nadzorniki lokomotiv drugih sekcij tedaj še intenzivneje sodelujemo, saj se zavedamo, da osebje vlečnih vozil ni krivo za zmešnjavo v prometu.«

»Kakšne se ti zdijo delovne razmere nadzornika lokomotiv in kaj bi se dalo po tvojem mnenju izboljšati?«

»Delovne razmere nadzornika niso slabe, vendar pa nas vse moti, da imamo vse preveč administrativnega dela. Računalnik je tisti, ki naj bi odpravil odvečno pisanje, pri nas pa je ravno obratno.«

»Ljubljanski križ je velik problem. Kako razrešuješ problematiko večkratnih sprememb v delovnih razporedih, ki so posledica spremenjenih prometnih razmer?«

»Osebje vlečnih vozil Sekcije za vleko Ljubljana je zame razred zase, saj je v eni izmeni mogoče videti morje in štajersko prestolnico. S tem pa ne mislim, da je osebje vlečnih vozil drugih sekcij manj vredno. Ljubljanski križ je resnično problem in z osebjem, ki pozna vse proge, ki vodijo iz Ljubljane, je lažje »kombinirati«, kot pa z osebjem drugih sekcij. Prav zaradi tega pa prihaja do odstopanj od delovnega razporeda ljubljanskega osebja vlečnih vozil.«



»Ali imaš kljub napornemu delu še čas za kakšen hobi?«

»Ves moj prosti čas namenjam družini, še posebej pa hčerama, saj iz dneva v dan zahtevata več moje pozornosti. Tako lahko rečem, da je moja družina moj hobi in obveznost.«

»Kakšni so tvoji pogledi in želje za prihodnost?«

»V prihodnosti si želim še naprej takšno sodelovanje, tako z osebjem vlečnih vozil kot tudi z nadrejenimi. Optimistično gledam v prihodnost, tako v zasebnem življenju kot tudi v službi. Osebjem na SŽ želim srečno, varno in »udobno« vožnjo po železni cesti in da se nam vsaj delno uresničuje želje in cilji, ki smo si jih zastavili za to tisočletje.«

Pogovarjal se je Štefan Kujavec

Sindikalna družjenja

10. STROJEVODSKI PLES V MARIBORU

Po lanskem debaklu devetega strojevodskega plesa, ki smo ga organizirali v lokalu sicer reprezentativnega prizorišča pod Mariborskim Pohorjem, smo tokrat z določeno mero nelagodja vstopali v organizacijo desetega jubilejnega plesa. Slaba postrežba in premajhne količine hrane so nam bile iz minulega plesa slaba

popotnica, tako da se je bilo treba za tokratno jubilejno izvedbo plesa posebej pripraviti. Vrnili smo se na že preverjeno prizorišče, in sicer v Motel Pesnica, kjer smo v prejšnjih letih že dvakrat organizirali ples. Da bi zadostili lakoti oči in lakoti želodcev, smo se odločili za raznovrstno bogat »ruski bife« toplih in hladnih jedi, ▶

ki je zadovoljil prav vse navzoče. Za glasbo in zabavo so poskrbeli člani skupine 12. nasprotje, kar se je pokazalo prav tako za dobro izbiro. Piko na »i« naši organizaciji jubilejnega plesa pa je dala navzočnost direktorja SŽ mag. Igorja Janeza Zajca, s katerim se je imela večina priložnost prvič srečati.

Ples je tako v vseh pogledih uspel. Glede hrane, postrežbe, glasbe ali izbire prizorišča ni bilo pripomb, kar je bilo navsezadnje olajšanje za vse, ki smo kakorkoli sodelovali pri organizaciji te prireditve. Navedeno najbolj potrjujejo besede našega lani upokojenega člana iz Pragerskega (pred kratkim upokojene članice sindikata na ples posebej povabi, brez obveznosti plačila konsumacije), ki se je plesa udeležil prvič, rekoč: »Če bi vedel, da je na naših plesih takšna »čaga«, bi že večkrat prišel!«

Zdenko Lorber



NOVOLETNI TURNIR V MALEM NOGOMETU

Območni odbor Zidani Most je že četrtrič zapored pripravil novoletni turnir Sindikata strojevodij v malem nogometu. Letošnjega turnirja, ki je potekal 28. decembra 1999 v Sevnici, se je udeležilo pet ekip.



Organizator se je odločil za sistem »vsak z vsakim«. Vse tekme so bile izredno zanimive in privlačne. Bilo je tudi polno presenečenj. Na koncu so bili najbolj srečni domačini, ki so v mini finalu z 1:0 premagali favorizirane Mariborčane. Končni vrstni red je bil tak:

1. mesto: Območni odbor Zidani Most
2. mesto: Območni odbor Maribor
3. mesto: Območni odbor Novo mesto
4. mesto: Območni odbor Ljubljana
5. mesto: Območni odbor Divača

Po končanem turnirju smo se odpravili v gostišče Kragl, kjer je predsednik območnega odbora Zidani Most Jože Jermančič podelil pokale in priznanja.

Ob dobri hrani in kapljici je dan vse prehitro minil. Želja vseh je bila, da se v prihodnje turnirjev udeležijo vsi območni odbori. Polni lepih vtisov z željo, da se kmalu spet srečamo, smo se vračali domov.

Peter Misja

NOVOLETNI STROJEVODSKI PLES OO LJUBLJANA

Predsedstvo OO Ljubljana se je tudi ob iztekajočem se letu 1999 zavezalo, da svojim članom organizira novoletni ples. Kot vsa pretekla leta je tudi ta ples potekal v hotelu Turist v Ljubljani, in sicer 17. decembra 1999 od 20. ure naprej. Organizacija je potekala dokaj utečeno, saj imava s kolegom Milanom Rebičem iz predsedstva določene izkušnje – vsak na svojem področju. Sponzorji so se tudi ob tem plesu zelo izkazali, saj so prispevali vsak po svojih močeh.

Po uvodnih taktih ansambla Relax se je plesišče dodobra napolnilo in kmalu se je videlo, kdo je najboljši, za kar pa je seveda sledilo »darilo«. Utrujenosti je seveda sledila obilna večerja, po njej pa zelo mikavna tombola s prelepimi nagradami. Udeležence so na svoj poseben način presenetili skriti talenti v karaokah. Za obilico smeha pa so poskrbeli tudi udeleženci raznih družabnih iger, za kar so si seveda zaslužili bogate nagrade. Noč se je kaj hitro prevesila v jutro, seveda pa so udeleženci zahtevali nadaljevanje prijetnega druženja,

vendar vsega je enkrat konec, in tako se je s prelepimi občutki končal tudi ta ples, v pričakovanju naslednjega, ko se bomo skupaj zavrtilo v novo tisočletje!

Na tem mestu se posebej zahvaljujem mag. Igorju Janezu Zajcu, ker se je odzval povabilu na naš ples. Tudi »stalnemu udeležencu« naših plesov Janezu Kovšci se zahvaljujemo za navzočnost na plesu. Nikakor pa ne smem pozabiti našega animatorja Dobrivoja Subiča, ki nas je spet presenetil s svojim bogatim programom, ob koncu pa je z iskrenimi besedami pohvalil enkratno organizacijo in vzdušje, ki je vladalo med udeleženci. Tudi našemu ansamblu Relax se iskreno zahvaljujemo, saj nas sedaj poznajo »v dušo«, osebju hotela Turist pa se zahvaljujemo za izvrstno pripravljeno hrano in za hitro postrežbo!

Hvala tudi vsem sponzorjem ter seveda organizatorju OO Ljubljana!

Štefan Kujavec



PERU – ANDI '99

(nadaljevanje)

Macu Pichu – Stari Vrh po slovensko je odkril leta 1911 Hiram Bingham, arheolog z univerze v Yaleu. Za ta oddaljeni kraj, ki se razteza na dveh hektarjih ozemlja, je bil prepričan, da je Vilacamba slovito zadnje zatočišče Inkov, kjer so ti živeli še 36 let po tem, ko so španski zasvojevalci pregnali njihovega vladarja iz prestolnice Cuzco. Bingham je bil osupel nad prizorom pred seboj, prve vtise pa je zapisal takole: »Začel sem spoznavati, da je ta zid s priključnim polkrožnim templjem enako prefinjen, kot najodličnejša dela iz kamna na svetu.«
Primo vedeti, da so bili ogromni beli bloki, brez uporabe malte položeni, oziroma spojeni skupaj tako, da se kamen prilaga kamnu z osupljivo natančnostjo. Posledica je zid z režami, ki so skorajda nevidne stavbe, zgrajene tako, pa so se pokazale kot zelo prožne. Ko je Bingham prispel v Machu Pichu, je bil kraj že več kot sto let opuščen. Četudi ga je prerasla džungla in je zahteval ogromno čistilnih del, so bile stavbe presenetljivo redko in malo poškodovane. Nekateri pravijo, da Inki, ki niso poznali kovinskega orodja in vprežnih živali in ne obvladovali tehnologije kolesa, niso mogli proizvesti tako kakovostnih zidarskih del. Res je šlo za napredno civilizacijo, toda brez praktičnih materialov, nujnih za rezanje in transport velikih monolitov, ne bi mogli ustvariti Machu Pichuja.

Na tej točki so nekateri ljudje začeli govoriti o obiskovalcih iz veselja, levitaciji

in nadnaravnih psihičnih sposobnostih. Gotovo pa je samo to, da nihče ne ve, kako je bil zgrajen Machu Pichu. Kakršna koli je že bila metoda – bil je zgrajen in ponuja varljive poglede na to zagonetno ljudstvo. Name je napravil še posebej nepozaben vtis, zaradi okolja, kjer ta skrivnostni kraj leži. Vznemirljive ruševine stojijo visoko na skoraj nedostopnem sedlu v Andih, z obeh strani pa jih obdaja strma globel. Kamorkoli upreš pogled, pa je samo džungla. Vodnik, ki je bil dodeljen naši skupini, nam je v polomljeni angleščini pripovedoval, da se zdi, da je bil ta kraj prej pomemben obreden ali religiozni kompleks, kot mesto. Datum zgraditve ni znan, bržkone pripada osupljivemu obdobju ekspanzije inkovskega imperija ob koncu 15. stoletja. Po eni izmed ocen je tu živelo samo 1.500 ljudi. Iz okostij je razvidno, da je razmerje med ženskimi in moškimi prebivalci znašalo 10:1, to razmerje tudi podpira teorijo, da je bil Machu Pichu središče sončnega kulta in nekakšen samostan za ženske, znane pod imenom hčere sonca. Bil pa je tudi kraj vrtov in teras ter mogočnih obrednih poslopij in palač. Obstajajo dokazi, da so tu stali akveduti, fontane in kopališka poslopja, prebivalci pa so se ukvarjali s gojenjem koruze, krompirja in druge zelenjave. Različni ravni in terasasti vrtovi so povezani s stotinami stopnic, mesto, ki je za španske zavojevalce ostalo skrivnost, je bilo opuščeno iz neznanih razlogov. Nekateri omenja-

jo državljansko vojno, drugi spet skrunitev samostana. Kdo ve? Po celodnevem ogledu tega skrivnostnega kraja smo se z vlakom, po progi, ki pelje ob slikoviti reki Urubamba (zelo spominja na našo Sočo, samo da ima še bolj divje brzice, česa bi bili posebno veseli raftarji), utrujeni vrnili v Cuzco.

Čas vrnitve v domovino se je neustavljivo bližal, pa tudi vsem je bilo po pravici povedano že dolg čas po svojih domačih. Iz inkovske prestolnice v Limo smo leteli z letalom domače letalske družbe Ankash. Ob pogledu z višine 5.000 metrov na džunglo, kateri ne vidiš konca, veš pa, da skriva globoko v sebi nekatere največje skrivnosti človeške zgodovine, te prevzamejo občutki, katerim ne najdem imena. Po pristanku v Limi sem se nastanil v hostalu, ki stoji v bogataški četrti Mirafiori. Ta dan sem izkoristil še za ogled nekaterih znamenitosti glavnega mesta. Med njimi naj omenim samo muzej zlatih izdelkov Museo del oro, ki hrani največjo zbirko zlatih izdelkov na svetu (maske, oblačila, skulpture iz različnih civilizacij). Inkovska tržnica v središču mesta je prava paša za oči in ušesa, ne pa za skoraj prazno denarnico v žepu. Zelo hitro je minil tudi zadnji dan bivanja v tej čudoviti deželi. Zvečer sem se vkrcal v veliko letalo nemške Lufthanse in po 12 urah leta pristal v Frankfurtu, od tu pa nadaljeval z našo Adrio na Brnik.

Za konec pa še nekaj o ljudeh in življenju, ki ga ti potomci ponosnih Inkov živijo. Nežni obrazi indijanskih deklet v perujskem višavju me bodo vedno spominjali, da so bili med njihovimi predniki tudi umetniki in obrtniki velikega inkovskega kraljestva, ki so nam zapustili nekatere najbolj verjetne pomnike naše zgodovine. **Razlika med »njimi« in »nami« je očitna. Mi, visoko civilizirani, vedno v zadregi s časom, v lovu za dobrinami, ki nam ga narekuje naš tempo življenja. Nimamo časa za nič drugega, kot sami zase. In oni, ki jim čas ne pomeni nič. Vedno pripravljeni za pogovor, smeh, šalo, fešto. Pa presodite sami, kdo ima več.** Hasta la vista naslednjič.

Konec

Zdravko Zajc



**Budnik**

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Slavko Kmetič

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Štefan Kujavec, Zdenko Lorber

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, Trg OF 5/a,
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, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

NAGRAJENCI NAGRADNE KRIŽANKE

V prejšnji številki smo pripravili nagradno križanko. Po opravljenem žrebanju številnih dopisnic, ki ga je opravila komisija v prostorih sindikalne pisarne v Mariboru, so bili izžrebani naslednji srečneži, ki so že prejeli lepe nagrade:

1. Zabukošek Leopold iz Novega Mesta
2. Dušej Majda iz Maribora
3. Kokol Miran iz Pragerskega

Nagrajencem čestitamo!

Malo za šalo, malo za res

AFORIZMI

PAMETNO

Pametna dekleta s fanti ne gredo predaleč, izbirajo si tiste, ki stanujejo v bližini.

O HUJŠANJU

Hujšanje pod strokovnim nadzorom je postopek, pri katerem drago plačate hrano, ki vam je ne dajo.

CEL OČE

Znanka je rodila sina. »Cel oče,« je dejala, »prišel je ob treh.«

NASVET ZA ŽENSKE

Če vam da mož toliko, kolikor hočete, zahtevate premalo.

POLICIJSKA USPEŠNOST

Pri raziskovanju ropov ima policija petdesetodstotno uspešnost. Oropane takoj dobijo.

NA GORENJSKEM

»Vina za vse!« je dejal Janez, ko je vstopil v gostilno. Potem je na šank položil dvesto tolarjev.

V PREMISLEK

Če te v živalski vrt spuste zastonj, moraš premisliti, kako boš prišel ven.

ČUDNI ČASI

Politiki o poštenju, papež o splavu, sodniki o pravici, reveži o denarju. Vsak o tistem, o čemer nima pojma.

Eugen Jurič

V naslednji številki bo podrobno obravnavana pokojninska reforma, s poudarkom na spremembah pri izračunu obdobja dodane delovne dobe.

