



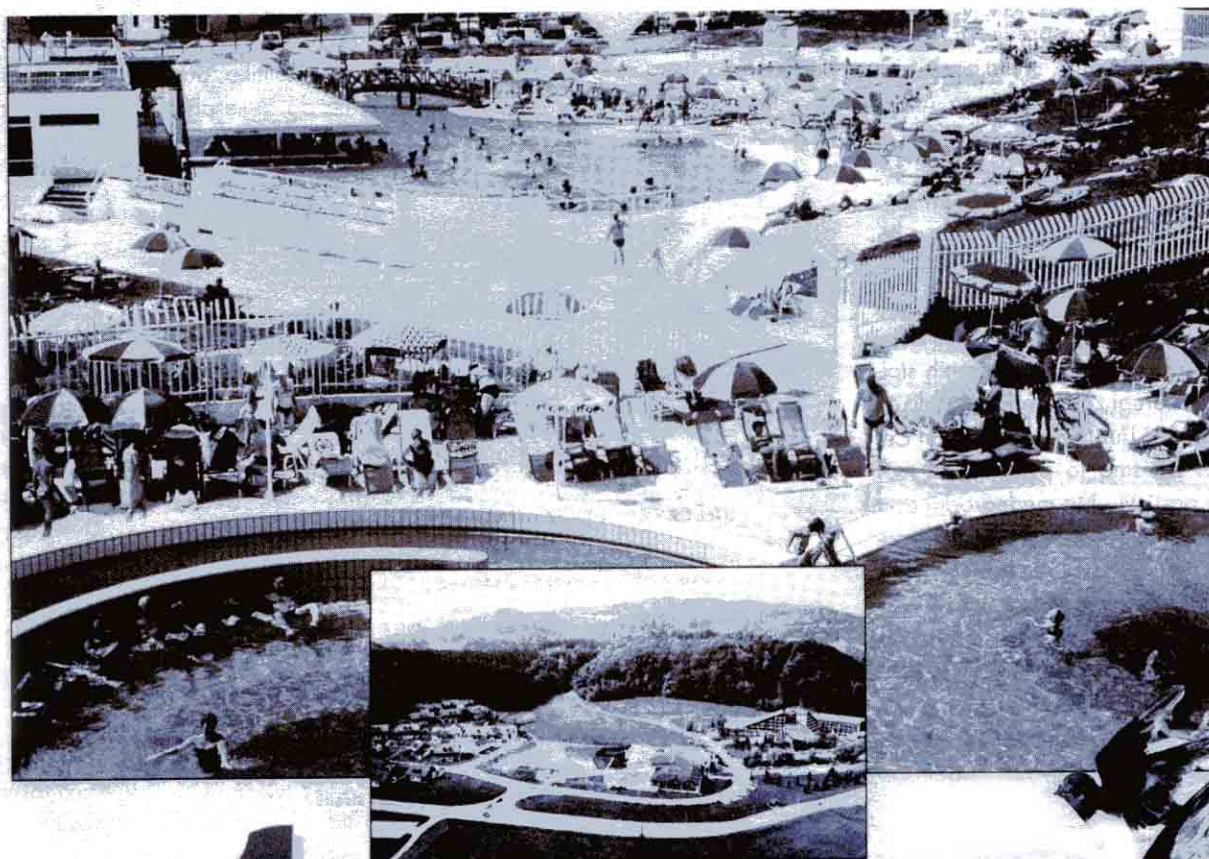
Budnik



april

ISSN 1408-7405 22/2000

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

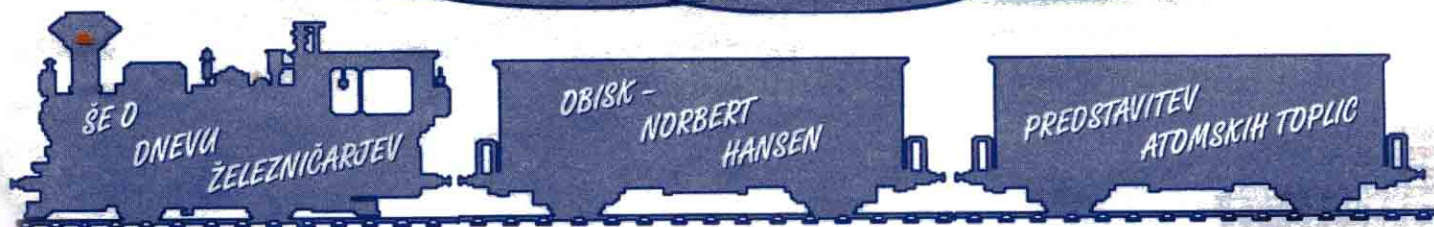


ZDRAVILNE ČE - KUR - UND FREIZEITZENTRUM - CENTRO TERMAL - SPA

ATOMSKE TOPLICE



IZ TE ŠTEVILKE





Iz urednikove beležke

MEDNARODNEMU DNEVU ŽELEZNIČARJEV OB BOK!

Devetindvajsetega marca smo sindikati v okviru mednarodnega sindikata transporta ITF organizirali mednarodni dan železničarjev, da bi s širšo vodeno akcijo odločneje opozorili na težave, s katerimi se ubadajo železnice, in na prednosti, katere lahko železniška infrastruktura in njene prometne storitve ponudijo aktivnemu razreševanju nakopičenih prometnih težav, ki tarejo razviti svet. Znotraj Slovenski železnic smo se v akcijo vključili tako, da smo organizirali podpisovanje peticije za ustvarjanje boljšega delovanja železnice, katere besedilo smo slovesno predali predsedniku parlamenta Janezu Podobniku. Peticijo so podpisovali na organiziranih stojnicah potniki in drugi zainteresirani, v bližini železniških postaj Ljubljana, Maribor in Celje. Ob tem pa smo jo podpisovali tudi zaposleni v podjetju. Na mednarodni dan železničarjev so tega dne s piski siren opozarjali tudi strojevodje na lokomotivah, točno ob 12. uri, sprevodniki pa so na akcijo opozarjali po sistemih ozvočenja na vlakih s prevozom potnikov. Organiziran je bil dan odprtih vrat v železniškem muzeju, ob tem pa še tiskovna konferenca ob 10. uri, na kateri so navzočim novinarjem že razdelili faksirano izjavo iz Šoprona, katero so isti dan podpisali predstavniki avstrijskih, madžarskih in slovenskih železnic ter sindikatov (od slovenskih predstavnikov sta se slovesnega podpisa te izjave udeležila dr. Bogdan Zgonc in Drago Torej).

Gledano z zornega kota organizacije te akcije je treba reči, da smo sindikati uporabili vse znane metode, da na miren način opozorimo javnost na težave železnic doma in po svetu. Toda žal mednarodno usklajena akcija, obisk parlamenta, tiskovna konferenca in celotna propagandna akcija ni prinesla želenega medijskega učinka. Kratek prispevek na nacionalnem dnevniku (brez omembe v Odmevih in na POP TV) in skromno zastopstvo te teme v tiskanih medijih naslednjega dne nas znova utruje v prepričanju, da predstavnikom me-

dijev ta tematika pač ni zanimiva. Žal slovenski medijski prostor ne premore ljudi, ki bi o problemih slovenske prometne politike in s tem železnic aktivno poročali, ko si njeni predstavniki za to prizadevajo, ampak se bodo raje »naslajali« ob različnih nesrečah na cesti, na potnih prehodih itd., in njihovih posledicah, kot so človeške žrtve, izlitje nevarnih snovi, prometni zastoji

ali problematika pomanjkanja parkirnih mest. Takrat bodo radijski in televizijski članki v ospredju poročanja, naslovi v tisku pa najdebelejši. Določeni novinarji si bodo takrat dali še duška, in rekli kakšno čez nevzdržno prometno situacijo, ali kvantali čez politiko, odgovorne na železnici ipd., ne da bi se pri tem zavedali, da so svoje medijsko poslanstvo izigrali vsakič, ko so se



International Railway Workers Day
Internationaler Tag der Eisenbahner
Internacionalni dan železničarjev



SKUPNA IZJAVA

ki je bila sprejeta in podpisana v Šopronu, dne 29. marca 2000, ob mednarodnem dnevu akcije železničarjev s strani predstavnikov uprav in zaposlenih na železnicah ÖBB, GySEV/RoeEE in SZ.

UDELEŽENCI SREČANJA:

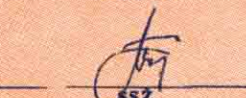
- ⇒ ugotavljamo, da je železnica še vedno najvarnejše, okolju najprijaznejše in najbolj ekonomično prevozno sredstvo;
- ⇒ na žalost ugotavljamo, da so železnice na liberaliziranem transportnem trgu v primerjavi z drugimi transportnimi sredstvi (cesta) zapostavljene;
- ⇒ plediramo se za enake pogoje in več investicij na področju železnic;
- ⇒ se zavedamo, da se moramo prilagoditi sedanjim zahtevam in prenoviti;
- ⇒ menimo, da liberalizacija železniškega področja, ki se izvaja na račun varnosti in zanesljivosti železnic, ni v interesu naših strank.

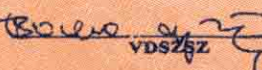
REŠITEV JE:

Več kooperacije in sodelovanja (možnost združevanja posameznih vej) med železnicami in več investicij na železniškem področju, v interesu uporabnikov in železnic v Evropi, ne pa brezmejno konkuriranje.

Predstavniki delavcev:

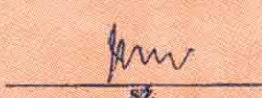

GdEO

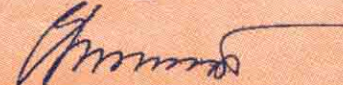

SSZ


VDSZ

Predstavniki delodajalcev:


ÖBB


SZ


GySEV/RoeEE



Podpisniki skupne izjave (od leve), Gyorgy Balla (VDSZSZ), dr. Janos Berenyi (GySEV/RoeEE), Williem Haberzettel (GdEO in pred. ETF), dr. Bogdan Zgonc (SZ), Drago Torej (SSZ)

jim podobne akcije, kot je bila naša ob dnevu železničarjev, zdele medijsko nezanimive in neaktualne. Medijski pristop bi moral biti ob permanentnem opozarjanju na tovrstno problematiko neprimerno bolj dovzeten za takšne akcije. Edino tako se lahko pričakuje, da bo nekaj tega ostalo v glavah ljudi, predvsem odgovornih, ki imajo moč odločanja. V dani situaciji pa bomo, kot kaže, za večji medijski odmev na našo problematiko, morali ali zaustaviti vlake in na temelju nekaj desetmilijonske škode železnici izkoristiti pozornost javnosti, da dokazemo svoj prav, ali pa žal (govorim seveda karikirano) počakati, da se »zgodí« nov nalet na avtobus, kot se je zgodil v bližini Celja minulo leto.

MEDNARODNI DAN ŽELEZNIČARJEV V TUJINI

ITF je organiziral prvi mednarodni akcijski dan železničarjev. Glavni moto je bil »prej varnost potem profit«. Železniški delavci so opozarjali, da v prihajajočih spremembah varnost ne sme biti dejavnik, na katerem bi gradili dobiček. S tem so povezana tudi vlaganja v infrastrukturo in nepravilnost vlad, da bi železnici dale enak pomen, kot drugim prevoznikom. V Sloveniji se to najbolj kaže v neuresničevanju Nacionalnega programa financiranja in izgradnje železniške infrastrukture. Zato smo ob vsem, kar smo že uresničili, dali predvsem poudarek opozarjanju parlamenta na perečo problematiko. Peticija, ki smo jo pripravili, je bila slavnostno predana predsedniku parlamenta, na vas pa je, da jo s svojimi podpisi podprete. Resnost naših opozarjanj bomo izrazili najbolj, če bomo zbrali dovolj podpisov. Vse akcije, ki smo jih izpeljali, so bile v tujini ocenjene kot zelo dobre.



Stojnica za podpis peticije pred podhodom železniške postaje v Ljubljani.

**Budnik**

Tudi drugje v svetu niso mirovali. V Evropi so bili organizirani trije promocijski vlaki. Dva sta pot pričela v Bruslju, prvi proti Italiji, čez Luksemburg in Francijo, drugi čez Luksemburg proti Nemčiji. Tretji vlak, na katerem so bili tudi naši predstavniki, pa je pričel pot v Šopronu (Madžarska) in jo nadaljeval čez Dunaj proti Nemčiji, kjer se je srečal z drugim vlakom. Predstavniki avstrijskih, madžarskih

in slovenskih delavcev na železnici so skupaj z našimi delodajalci podpisali skupno izjavo o vzdrževanju infrastrukture. V Nemčiji so hkrati s tem potekali številni protesti železniških delavcev, enako je bilo na Nizozemskem. Na težak položaj železnice so javnost in predstavnike vlade opozarjali tudi v Španiji in na Portugalskem. Podobne aktivnosti so potekale tudi v Aziji (Indija, Bangladeš, Mongolija, Malaja, Filipini) v

Avstraliji in na Novi Zelandiji, v Afriki (Južni Afrika, Zimbabveju, Zambiji, Tanzaniji) v Ameriki (Kanada, ZDA; Venezuela) in še kje. Podrobna poročila o aktivnostih še prihajajo, mi pa želimo vsem železničarjem, da s svojim podpisom peticije, pripomorejo k ustvarjanju boljših možnosti za delovanje železnice.

Vlasta Kampos

**VSEM ČLANOM NAŠEGA SINDIKATA IZREKAMO OB
DNEVU PRAZNOVANJA PRAZNIKA DELA ISKRENE
ČESTITKE!**

podpredsednik:
DRAGO TOREJ

predsednik:
SLAVKO KMETIČ

Iz drugih medijev

V ZADNJEM HIPU, POVSEM AKTUALNO – 12. april 2000

V prejšnji številki Budnika smo poročali o propadlem sestanku Mednarodnega monetarnega sklada (IMF) in Svetovne banke (WB) v Seatlu. V tem tednu se odvijajo sestanki IMF in WB v Washingtonu. Organizatorji sestankov teh dveh institucij se bojijo ponovitve dogodkov velikega števila demonstrantov, ki so svoj največji prihod napovedali za konec tega tedna. Propad tudi teh sestankov v prestolnici ZDA bi pomenil neposreden napad na ekonomsko politiko, ki jo izvajajo ZDA v tujini, ZDA pa so hkrati tudi največji donatorji obeh institucij. Protestniki opozarjajo, da sta obe instituciji krivi za propad deževnih gozdov in da nerazvite države kljub drugačnim namenom ostajajo v velikih finančnih dolgovih. Uradniki WB in IMF protestnike opo-

zarjajo na spremembe, ki so jih vpeljali v zadnjih petih letih, in vključujejo večjo participacijo civilne družbe (tudi sindikatov) v projekte obeh ustanov. Kljub temu da žele organizatorji sestankov prikazati demonstrante kot prenapeteže, ki izhajajo iz okoljevarstvenih in anarhističnih organizacij, pa vendarle ostaja dejstvo, da je bilo v demonstracijah veliko število predstavnikov delavcev in sindikatov, ki so v polni meri podprli proteste. Demonstracije, ki so se odvijale v Washingtonu v dnevih srečanja, bi morale biti po mnenju organizatorjev mirne in naj bi pokazale tudi sposobnost koordinacije akcij civilne družbe (sindikato, okoljevarstvenikov, verskih organizacij ...). Vsi ti demonstranti pa žele opozoriti na uničujoč učinek globalizacije v

svetovnem gospodarstvu, ki ne prizanaša ne razvitim državam, še manj pa nerazvitim. Največja žrtev teh procesov pa so revni sloji prebivalstva in delavci.

Demonstracije podpira okrog 450 skupin, ki svoje delo usklajujejo večinoma po internetu, pričakujejo pa med 10-30 tisoč demonstrantov. Napovedujejo tudi akcije civilne neposlušnosti. Z varnostnega vidika se je policija na dogodke v Washingtonu pripravljala več mesecev. Clintonova administracija ocenjuje, da bi ponovitev dogodkov iz Seatla v glavnem mestu pomenila mednarodno sramoto.

*International Herald Tribune, 12. april 2000
povzela Vlasta Kampos*



Mednarodno dogajanje

DB AG – ALI RES ODPUSTITI 70.000 ZAPOSLENIH

Direktor DB AG je najavil, da bodo nemške železnice do leta 2004 z delnicami kotirale na trgu vrednostnih papirjev. Da bi za delnice dosegel dobro ceno, je napovedal odpuščanje 70 tisoč zaposlenih, in to za to, ker napoved odpuščanja zaradi znižanja stroškov dela (personalnih stroškov) ugodno vpliva na vrednost delnic. Sindikati na nemških železnicah so na to izjavo burno reagirali, organizirali so masovne proteste in napovedali opozorilne stavke, ter s tem prisilili delodajalce k pogovoru na to temo.

Rezultate pogajanj sem povzel po članku enega od nemških dnevnih časopisov, objavljenem na gospodarski strani:

Minimalni konsenz na Nemških železnicah (DB AG) je za sedaj predvsem odložil stavkovno nevarnost

Po tem ko so z minimalnim konsenzom med vodstvom podjetja in sindikati odvrnili sindikate od opozorilnih stavk, jih čakajo sedaj dvomesečna naporna in konfliktov polna pogajanja o tem, kako med tarifnimi partnerji doseči znižanje stroškov dela, brez odpuščanja 70.000 zaposlenih.

Z minimalnim konsenzom, ki sta ga obe strani ocenili kot uspeh, so se v noči na soboto, 25. marca 2000, končala pogajanja med vodstvom DB AG in sindikati. Po

deseturnih, delno tudi zelo kontraverzno vodenih pogajanjih o nameri, da se stroški dela do leta 2004 znižajo s sedanjih 17,6 na 14 milijard nemških mark, so sindikati odpovedali opozorilne stavke.

Pogajalski partnerji so v ločenih izjavah dejali, da jih zdaj čakajo dvomesečna pogajanja, ki naj bi razjasnila, na kakšen način naj bi znižanje stroškov dela dosegli. Pomembno je, da v času pogajanj ne bo nobenega odpuščanja zaposlenih, ki bi bilo pogojeno z ugotavljanjem manjših potreb podjetja. V primeru uspešnih pogajanj iz naslova varčevalnih ukrepov se bo uprava do leta 2004 vzdržala odpuščanja zaposlenih.

Smó na dobri poti, kako skupaj težko gospodarsko situacijo obvladati. Prihajajoča dva meseca bosta odločilna za prihodnost železnice, je dejal direktor železnice Hartmut Mehdorn.

Sindikati in nadzorni svet so soglašali, da se mora poslovni rezultat do leta 2004 izboljšati za okrog 8,4 milijarde. Ta cilj, pri katerem pa gre tudi za znižanje personalnih stroškov, bi morali doseči skupaj, če ne drugače, pa z nekonvencionalnimi (drugimi, neobičajnimi) ukrepi. Če bodo potem v letu 2004 donosi presegli 9 odstotkov (delnice DB AG bi naj šle na borzo), bodo zaposleni pri dobičku udeleženi.

Izjava uprave železnice je povsem jasna in kaže, da uprava ne namerava odstopiti

od »svojega kataloga« ukrepov za znižanje personalnih stroškov v nobeni točki. Tako so še naprej ostali zapisani s strani sindikatov zelo napadani ukrepi, kot so skrajšani delovni čas z ustreznimi znižanji plač, ali pa zahteva po tarifnem zaključku, ki bi v polni meri zadostil varčevalnim ukrepom.

Nasprotno temu pa je bil z zaključki, ki so bili rezultat pogajanj, zadovoljen **Norbert Hansen**, predsednik GdED (sindikata). Dejal, da je bil to uspeh, ki so ga dosegli predvsem z masivnimi protesti.

Grožnja z odpuščanjem je odstranjena, prav tako pa tudi pavšalno skrajševanje delovnega časa ob zniževanju plač.

Zvezni minister za promet Reinhard Kimmt (SPD) je rezultate pogajanj pozdravil kot konstruktiven začetek reševanja nastalih težav. Prepričan je, da bodo dvomesečni pogovori pokazali, da mora železnica bolj razvijati konkurenčnost in uspešnost kot v preteklosti, mora pa biti socialno sprejemljiva.

V izjavi za Der Spiegel je ponovil, da vlada ni pripravljena dajati novih subvencij v korist železnice. Konflikt med upravo in sindikati še ni odstranjen, zaradi različnih interpretacij pa kaže na to, da bi se lahko ponovno zaostril.

Pripravil Drago TOREJ

OBISKAL NAS JE NORBERT HANSEN, PREDSEDNIK GdED (Sindikat železničarjev Nemčije), 13. april 2000

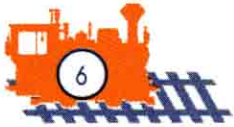
Norbert Hansen je tudi predsednik železniške sekcije pri ETF, namestnik predsednika nadzornega sveta DB AG (delniške družbe Nemške železnice) in podpredsednik nadzornega sveta pri DB CARGO.

Obisk je bil kratek, saj imajo nemški kolegi velike težave, ki so posledica izgub in grožnje z odpuščanjem 70 tisoč želez-

ničarjev. Tako je namesto predvidenih dveh dni trajal le en dan. V uradnem delu smo se najprej pogovarjali o možnostih sodelovanja med obema železnicama. Dr. Bogdan Zgonc je najprej predstavil videnje sodelovanja s strani SŽ, d.d. V predstavitvi je navedel, da so predstavniki SŽ d.d. že imeli uvodne pogovore z gospodarstveniki

in politiki dežele Bavarske, ki so za transportne poti do Luke Koper pokazali veliko zanimanje, da je blagovna menjava z Nemčijo zelo velika, da je od skupnega slovenskega izvoza Nemčija udeležena z 20 odstotki, od skupnega uvoza pa s 30. odstotki. Zanimivo pri tem je, da v teh odstotkih v obe smeri levji delež zavzemata





uvoz in izvoz avtomobilov, pri slovenskem izvozu pa so ob avtomobilih močno zastopani še tekstil, bela tehnika in električni stroji. Glede na proste zmogljivosti Luke Koper in zamašek, ki ga pomeni enotirna, za promet neugodna strma proga, bi bilo zanimivo doseči dogovor o skupnem financiranju gradnje drugega tira do Kopra in, kot je dejal dr. Zgonc, se tudi na tem področju že pogovarjamo s potencialnimi (možnimi) sovlagatelji.

Norbert Hansen je bil informacije o tem zelo vesel. Zavezal se je, da bo kot član nadzornega sveta DB AG sodelovanje s SŽ podprl in tudi sam zahteval, da se DB AG aktivno vključi v iskanje vseh oblik sodelovanja, predvsem pa v iskanje zainteresiranih strank na območju Bavarske. Dejstvo je namreč, da se nemški železniški sindikati aktivno vključujejo v promocijo nemških železnic.

V nadaljevanju pogovorov smo želeli izvedeti, kaj se pravzaprav sedaj dogaja na DB AG, in kolega Hansen nam je povedal, da:

- so DB AG ponovno v krizi, čeprav so se leta 1994 reorganizirali in menili, da so z razdelitvijo na posamezna področja delovanja in z ustanovitvijo podjetij znotraj DB našli uspešen model;
- da diskriminatorni pogoji delovanja, kjer so samo železnice obremenjene s celotnimi eksternimi stroški, uničujejo železnice;
- da je bila zamisel o prevzemu tujih železniških podjetij v tovarnem prometu

napačna, saj bi to vodilo v situacijo, v kateri bi imeli v Evropi tri ali štiri velike operaterje za tovarni promet, ti pa bi med sabo neizprosno konkurirali, kar bi dodatno slabšalo položaj železniških prevoznikov;

- da je novi direktor DB AG, g. Mehdorn uvidel napačnost politike ustanavljanja podjetij znotraj železnice, in po iskanju rešitve, kako znotraj DB AG ponovno konkurenčna podjetja združiti v cilju skupnih interesov in uspešnosti, to rešitev tudi v sodelovanju s sindikati našel. Prav tako pa je odstopil od že prej omenjenih prevzemov ter pričel s politiko kooperiranja z vsemi železniškimi upravami, ki bi bile za to zainteresirane. Ponuja tudi možnost ustanovitve skupnega prodajnega centra za prodajo železniških zmogljivosti (organizacijo in prevoz tovora), tako da se komitenti ne bi več ukvarjali s tem, kdo vse bo sodeloval v prevozu;
- da je kolega Hansen v Nemčiji ustanovil lobistično društvo za železnico z imenom »LOBBi pro Schinne«, katerega člani so že postali: vsi železniški sindikati v Nemčiji (razlogov za njihovo včlanitev ni treba navajati), vse vodilne ekološke organizacije, trije veliki avtomobilistični klubi, ki so se včlanili zato, ker tudi oni želijo manj obremenjene ceste s tovarnjaki, in zainteresirana podjetja, ki so se vključevala zaradi spoznanja, da prevoz po cesti »just in time« ni več zanesljiv, železniški prevoz pa je zaradi

nelojalne konkurence po cesti in diskriminiranih pogojev za delovanje železnice v velikih težavah in s tem v nevarnosti, da se bodo razmere glede točnosti in zanesljivosti poslabšale. Da bi podjetja še naprej lahko poslovala (proizvajala) brez zalog, so se odločila pomagati železnici.

»LOBBi pro Schinne« bo imel urad v Berlinu in lobista, ki bo spremljal lobistična dogajanja v parlamentu, vladi in ministrstvih ter sam opravljal lobistično delo za železnico.

V nadaljevanju smo se pogovarjali o predlogih direktorja DB AG o rešitvi problematike izgub, ki so trenutno v velikosti 20 milijard nemških mark. Direktor namreč predlaga, da se sindikat odpove zahtevam po povišanju plač, kar pomeni, da bi se morali odreči tudi letnemu usklajevanju z inflacijo. Zahteva celo, da bi se plače na zaposlenega v povprečju znižale za tisoč nemških mark na letni ravni za obdobje do leta 2004. Ob sindikalnem pristanku na takšno tarifno politiko bi direktor odstopil od zahteve po takojšnjem odpuščanju 70 tisoč zaposlenih. Kolega Hansen nam je povedal, da mu je za zdaj uspelo doseči, da ne bo prišlo do takojšnjega odpuščanja in da pa potekajo intenzivni pogovori z ministrom za promet in z direktorjem o optimalnem načinu reševanja. Eden od načinov je tudi že omenjeno ponovno združevanje podjetja. Ob tem je omenil še, da minister za sedaj še ne soglaša s kakršnimi koli dodatnimi socialnimi transferji, vendar pa še ni rekel zadnje besede.

Po pogovorih smo mu predstavili tudi naše težave, poglede na dogajanja v zvezi z direktivami EU, odnos države do železnice in ugotovili, da je odnos »države« do železnice bistveno slabši, kot je v Nemčiji. V nadaljevanju smo se dogovorili za tesnejše sodelovanje in ugotovili potrebo po tesnejšem mednarodnem sodelovanju sindikatov, saj se z globalizacijo kapital seli in naseljuje ne glede na meje, sindikati pa se še vedno preveč držimo lastnih vrčikov.

Druženje smo sklenili z obojestransko željo, da bi težave, ki nas trenutno tarejo, razrešili v čim krajšem času in v dobro železničarjev.



Norbert Hansen (v sredini), predsednik GdED – Sindikat železničarjev Nemčije.

Drago Torej



Osrednja tema

NOVA KOLEKTIVNA POGODBA ZA DEJAVNOST ŽELEZNIŠKEGA PROMETA

Tik pred oddajo te številke Budnika v tisk je prišlo v okviru obeh pogajalskih skupin do sprejetja nove kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa (KPDŽP). Pogajanja, ki so se začela 23. marca, so se po usklajenih še zadnjih nesoglasjih okrog določil nove kolektivne pogodbe končala 17. aprila. Dosedanje izkušnje in predviden obseg usklajevanja

sprememb novih členov, je zaradi množstva sestave pogajalcev iz obeh strani (iz prvotne sindikalne skupine 18 članov se je skrhala na 10 članov), narekoval drugačen tempo dela, tako da so v konkretnem primeru sprva v ožji delovni skupini obe strani prečesali podrobno vse člene in sprejeli večino redakcijskih oziroma formalnih popravkov, ključne zadeve pa so na podlagi izhodišč ožje skupine obravnavale in sprejemale v polni pogajalski sestavi. Naveden način dela se je pokazal kot koristen, kar se navsezadnje kaže tudi v tem, da je za sprejem vseh sprememb in dopolnitev normativnega in tarifnega dela bil potreben le slab mesec, kar je za preko 15 usklajevanj in dogovorjenih 96 sprememb in dopolnitev, nedvomno ugoden rok sklenitve omenjene pogodbe. Devetnajstega aprila

bila sklicana skupščina našega sindikata, ki je kot glavno točko obravnavala usklajen predlog pogajalskih skupin za sprejem KPDŽP že v prečišчени obliki. Po daljši predstavitvi predlaganih sprememb našega sekretarja, sicer glavnega sindikalnega pogajalca Silva Berdajsa, je sledila razprava, iz katere je bilo mogoče potegniti nekatere povzetke. Večina razpravljalcev je ugodno ocenila potek in realizacijo letošnjih pogajanj za KPDŽP. Ta ocena razpravljalcev je slonela predvsem na dveh dejstvih; da se v nobenem ključnem parametru normativnega dela nivo pravic ni znižal, ampak le izboljšal, in da smo v finančnih postavkah tarifnega dela v primerjavi s splošno kolektivno pogodbo ali v primerjavi s kolektivnim dogovarjanjem nekaterih »sorodnih« pa-nog kolektivnega dogovarjanja z vlado (na primer solniki, katerim finančne koristi skle-

njenih dogovorov nam primerljivih višin, preidejo v realizacijo šele prihodnje leto) nedvomno iztržili več.

Legitimno bo seveda ob tem razmišljanje nekaterih, ki se s to oceno in mnenji večine razpravljalcev na skupščini ne bodo strinjali, da je vse to, kar boste lahko prebrali v nadaljevanju, premalo, da si zaslužimo več. Nedvomno to drži. Tega grenkega priokusa resnice se navsezadnje zavedamo vsi. Toda v danih razmerah plačne politike v Sloveniji (izhodiščna osnova SKP letos ostane na isti ravni), danostih in zmožnostih našega podjetja (obdobje januar-marec zaostajamo za postavkami poslovnega načrta za približno 700 milijonov tolarjev) ter navsezadnje tudi (kar bo mogoče koga presenetilo) v primerjavi stanja plač tujih železničarjev v primerjavi z ostalimi zaposlenimi v njihovih državah (Nemčija), je pravkar sklenjeno kolektivno pogodbo mogoče oceniti kot uspeh. S to oceno se je strinjala tudi skupščina, ki je pozitivno in pohvalno ocenila prispevek obeh naših pogajalcev, Silva Berdajsa in Draga Toreja.

Predstavljeni predlog sprememb je bil na skupščini s sklepom soglasno podprt. Zaradi bojazni nepravčasnega podpisa kolektivne pogodbe s strani vlade (politična nestabilnost in opravilna nesposobnost vlade), je skupščina s sklepom pooblastila glavni odbor, da v primeru uresničitve opisane bojazni, nastopi z vsemi oblikami sindikalnega boja vključno s stavko.

V nadaljevanju bom predstavil nekatere, za nas najpomembnejše novosti normativnega in tarifnega dela ter tarifne priloge nove KPDŽP.

Normativni del (Spremembe in novosti)

- Krog tistih, za katere velja kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa, se je poleg delavcev na SZ d.d., razširil še na krog tistih družb, ki so v večinski lasti našega podjetja (CD, ŽIP).

- Posledično temu, kot zaradi dejstva nastanka novih reprezentativnih sindikatov, se je razširil tudi krog podpisnikov (pogajalcev) KPDŽP s strani sindikata (Sindikat vozovnih preglednikov, Samostojni Sindikat progovzdrževalne dejavnosti, Sindikat vzdrževalcev železniških voz-nih sredstev in Sindikat vzdrževalcev lo-komotiv Moste).
- Veljavnost kolektivne pogodbe se je razširila tudi na vajence, dijake in študente na praktičnem usposabljanju.
- Ta pogodba velja do 31. marca 2005, njena tarifna priloga pa do 31. marca 2001.
- Novost predstavlja določilo, da je možno (na primer zaradi blokade enega od sindikatov) od sedaj kolektivno pogodbo sprejeti in podpisati tudi sindikatom, ki predstavljajo preko dve tretjini skupnega sindikalnega članstva, če so med njimi izčrpane vse možnosti pridobitve soglasja in pomirjanja.
- Pri razvrstitvi delovnih mest v tarifne razrede, je prišlo do sprememb pri opisih zahtevnosti posameznih delovnih mest. Peti tarifni razred (strojevodja) spada po opisu dela med »bolj zahtevna dela, za katera se zahtevajo tri leta javno priznanega poklicnega ali strokovnega izobraževanja in mojstrski, delovodski ali poslovodski izpit ali za katerega se zahteva štiri ali pet let javno priznanega strokovnega izobraževanja«.
- Na novo je opredeljena potrebna vsebina pogodbe o zaposlitvi, ki postaja temeljni akt pogodbenega odnosa med delavcem in delodajalcem. V novi pogodbi o zaposlitvi bo poleg ostalega moral biti naveden naziv delovnega mesta oziroma podatki o vrsti dela, za katerega delavec sklepa pogodbo o zaposlitvi z opisom dela, ki ga mora opravljati po tej pogodbi. Novozaposleni bodo tako pogodbo z omenjenimi novostmi prejeli od 1. aprila 2000 naprej, tisti znotraj železnice, ki bodo deležni pre-razporeditve, od 1. januarja 2001 na-





prej, vsi drugi pa bomo novo pogodbo prejeli po prejeli po sprejemu novega zakona o zaposlitvi.

- Do sprememb je prišlo pri določitvi pogojev za prenehanje delovnega razmerja, ki ne more prenehati po novem še: delavki v času nosečnosti, delavki z otrokom do treh let starosti, delavcu v času poskusnega dela ali pripravništva. Brez soglasja delavca, pa ob že uveljavljenih kriterijih, delovno razmerje ne more prenehati delavcu, ki je v družini edini v delovnem razmerju in jim je njegov prihodek edini vir dohodka, delavcu nad 55 ali delavki nad 50 let, in delavcu z otrokom z zmerno ali težjo motnjo v duševnem ali telesnem razvoju.
- Sprememba je pri dolžini tedenskega delovnega časa, ki za tiste, ki opravljajo težka, naporna in za zdravje škodljiva dela traja 38 ur, vključno s plačanimi odmori med delom. Ta člen začne veljati najpozneje z novim voznim redom v naslednjem letu, pri čemer se seznam teh delovnih mest, ki so zaobjeti (strojevodja sem sigurno spada) določi s posebnim aktom do 1. oktobra 2000.
- Nadurno delo se lahko izrabi kot dela proste ure v skladu s posebnim navodilom, ki se sprejme v soglasju s sindikati, pri čemer se je krog delavcev od katerih se ne sme zahtevati, da delajo preko

polnega delovnega časa, razširil še na delavce, ki negujejo otroka starega do sedem let, delavce invalide ali delavce z zmanjšano delovno sposobnostjo.

- V primeru odmora med delom je določeno, da mora delodajalec omogočiti izrabo odmora med delom z razporedom delovnega časa šele dve uri po začetku in najkasneje dve uri pred koncem delovnega časa. Odmor med delovnim časom se določi v enkratnem trajanju, v kolikor le ta ni določena v razporedu oziroma v kolikor delavcu izraba ni omogočena, ima pravico, da sam določi čas njegove izrabe na način, ki ne ogroža varnost železniškega prometa.
- Odsotnost z dela z nadomestilom plače se zagotavlja delavcu s statusom vrhunskega športnika za udeležbo na državnih prvenstvih in mednarodnih športnih prireditvah, za odsotnost zaradi opravljanja dolžnosti prostovoljnega gasilca, gorskega reševalca ipd.
- Letni dopust znaša najmanj 20 dni (prej 18), v kolikor delavcu letni dopust ni odobren, mu mora delodajalec izdati pisno potrdilo s katerega mora biti razvidno od kdaj do kdaj je delavec zaprosil za letni dopust, in razlog zakaj mu le ta ni bil odobren. V primeru da delodajalec delavcu ne odobri letnega do-

pusta, do katerega je upravičen (najmanj 12 delovnih dni v enkratnem trajanju, ki jih delavec izbere sam), oziroma do dogovora ne pride, lahko delavec izkoristi planirani letni dopust brez predhodne odobritve, s tem, da o planirani izrabi dopusta obvesti delodajalca najkasneje sedem dni pred izrabo.

Ker je mogoče da bo v slednjem primeru prišlo tudi do zlorab teh določil, bo sindikat posebej pozoren kako se bodo uresničevala.

- Na novo se opredeljuje, v skladu z novim zakonom, področje varnosti in zdravja pri delu.
- Novost je tudi člen, ki daje pravno podlago za sprejetje splošnega akta, s katerim se bodo delodajalcu naložile obveznosti glede zdravstvenega, nezgodnega ter prostovoljnega dodatnega zavarovanja.

Tarifni del, tarifna priloga

V tem poglavju so zajete nekatere, za nas najpomembnejše novosti tarifnega dela in tarifne priloge KPDŽP. Zaradi lažje predstavitve smo novosti pripravili v obliki tabele, ki v odstotkih ponazarja dvige posameznih dodatkov ali drugih oblik izplačil.

Vrsta dodatka in člen	Po starem	Po novem	Razlika
Dodatek za stalnost za delavce z nad 20 leti delovne dobe na SŽ – 197. člen	0	0,25	Na novo
Dodatki in plačila za posebne delovne razmere – 200. člen			
Za delo ob sobotah	20	25	25,00%
Za delo preko polnega delovnega časa	30	40	33,33%
Za delo na božič in novo leto	0	100	Na novo
Za delo v deljenem delovnem času – prekinitve do 2 ur	15	20	33,33%
Za delo v deljenem delovnem času – prekinitve 2 ur in več	20	25	25,00%
Za stalno pripravljenost na domu ob delavnikih	10	15	50,00%
Za stalno pripravljenost na domu ob sobotah, nedeljah in praznikih	15	20	33,33%
Za dežurstvo ob delavnikih	60	70	16,67%
Za dežurstvo ob sobotah, nedeljah in praznikih	70	80	14,29%
Za čas prekinitve ob delavnikih med 6. in 22. uro	20	25	25,00%
Za čas prekinitve ob delavnikih med 22. in 6. uro	40	45	12,50%
Za čas prekinitve ob sobotah, nedeljah in praznikih med 6. in 22. uro	30	35	16,67%
Za čas prekinitve ob sobotah, nedeljah in praznikih med 22. in 6. uro	60	65	8,33%

Vrsta dodatka in člen	Po starem	Po novem	Razlika
Za čas prebit v obračalni enoti ob delavnikih	10	20	100,00%
Za čas prebit v obračalni enoti ob sobotah, nedeljah in praznikih	15	30	100,00%
Plačilo delavcu, ki usposablja pripravnika oz. delavca na svojem delovnem mestu – 219. člen			
Delavcu po 1. alineji	5	10	100,00%
Delavcu po 2. alineji	15	30	100,00%
Jubilejne nagrade – 223. člen			
Za 10 let skupne delovne dobe	59.118,00	64.606,50	9,28%
Za 20 let skupne delovne dobe	88.676,00	92.295,00	4,08%
Za 30 let skupne delovne dobe	118.238,00	129.213,00	9,28%
Odpravnina ob upokojitvi – 224. člen	536.109,00	539.199,00	0,58%
Odpravnina delavčevi družini ob smrti delavca – 225. člen	389.859,00	539.199,00	33,31%
Solidarnostne pomoči	111.369,00	147.672,00	32,60%
Priloga 5			
Za povečano nevarnost pri premiku (strojevodja II)	51,70	65,00	25,73%
Za delo pri kemičnem uničevanju	0,00	100,00	Na novo
Za delo pri odpravi izrednega dogodka	0,00	100,00	Na novo
Za vožnjo avtomobila v službene namene	0,00	50,00	Na novo
Za delo s poznavanjem tujih predpisov (za delo na mejnih postajah in progah sosednjih železnic)	0,00	65,00	Na novo
Regres za letni dopust	108.630,00	116.234,00	7,00%
Regres za letni dopust za delavce s plačo pod 117.000,00 SIT bruto	114.000,00	121.980,00	7,00%
Enkratno izplačilo na podlagi uspešnosti poslovanja do 20. decembra 2000 – »božičnica«	7.000,00	50.000,00	614,29%

Izhodiščna plača za I. tarifni razred * – rezultat pogajanj	Upoštevana 3% poslovna stimulacija	
Marec 2000	50.089,00	51.592,00
S 01.04.2000 + 1,5%*	50.840,34	52.365,88
S 01.06.2000 + 3,8% – predvidena eskalacija iz socialnega sporazuma	52.772,27	54.198,69
S 01.10.2000 + 3%*	54.355,44	55.824,65
S 01.12.2000 + 1,5%*	55.170,77	56.662,02
Ocena skupnega dviga izhodiščne plače po 01.04.2000 znaša do konca leta 10,15%		

Na podlagi pogajanj in predvidene eskalacije iz socialnega sporazuma se do konca leta obstoječa negativna razlika (-9%) do izhodiščne plače po splošni kolektivni pogodbi, zmanjša na (-2,25%), ker za slednjo letos zvišanja na osnovi pogajanj ni.

Določitev višine v zadnji tabeli predvidene 3,8 odstotne eskalacije je formalno v pristojnosti izračuna Ministrstva za delo, ki navedeno črpa iz določil socialnega sporazuma. Zaradi tega pisani zneski izhodiščne osnove od 1. junija do konca leta temeljijo na sedanjih predpostavkah rasti inflacije.

Zdenko Lorber



Naš sodelavec

JADRANKO TOMIČ – Profesionalni član sveta delavcev

"Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu!"

"Rojen sem 7. septembra 1958. V kurilnici sem od leta 1981 zaposlen kot strojevodja. V sindikatu sem aktivno začel delovati v začetku leta 1988, tako da sem sodeloval v znanih dogodkih tistega leta (priprave in stavka). Po letu 1991 nisem bil v ožjem krogu ljudi, ki so nadgrajevali dosežke sindikata, vendar nisem bil čisto odmaknjen od samega delovanja. Leta 1997 sem kot predsednik komisije za socialno delo prišel v območni odbor Ljubljana ter se aktivneje vključil v delovanje."

"Od kod odločitev, da kandidiraš za profesionalca v svetu delavcev?"

"Predlog za to funkcijo sem dobil od predsednika OO Ljubljana, ki je lahko najbolje ocenjeval moj prispevek v sindikatu, vendar moram priznati, da sem to vzel napol resno. Zakaj? Ja, predvsem zato, ker sem se zavedal, kaj se od mene pričakuje. Zato sem se pogovoril s sekretarjem Silvom Berdajsem in se nato odločil. Ali sem se pravilno odločil, bo pokazal čas. Dela in odgovornosti pa se ne bojim."

"Pri svojem strojevodskem delu si bil zelo "umirjen", toda sedaj je nastal pritisk članstva glede dajanja raznih informacij in razlag. Kako si se znašel na začetku nove funkcije in kdo ti je pomagal "prebiti led?"

"V OO sem bil nekakšen "blažilec", in to sem tudi sedaj. S to funkcijo je to samo formalizirano. Res je, da so pritiski z vseh strani veliki, vendar mi nekako uspeva. Informacije iščem povsod, kjer jih lahko dobim."

"Kako ocenjuješ sodelovanje z našo sindikalno centralo?"

"Kar zadeva sindikalno centralo moram reči, da v tem obdobju od kar sem profe-



sionallec, nisem imel posebnih težav, poznamo se od prej, tako da večidel dobim tisto, kar potrebujem. Redno sem v stikih s Silvom Berdajsem. V začetku mandata se je osebno na sedežu OO Ljubljana oglasil Slavko Kmetič ter mi zaželel veliko uspeha. Menim, da je to zelo lepa gesta, ki mi bo prav gotovo v spodbudo."

"Za naš poklic sta trenutno aktualna zakona o železniškem prometu in pokojninskem in invalidskem zavarovanju. Kdaj utegneš vse podrobnosti preštudirati?"

"Glede aktualne zakonodaje lahko rečem, da skoraj v celoti gradivo obdelam doma. Pri tem je pomembno to, da je treba biti zelo pozoren na določbe, za to pa potrebujem čas in mir."

"Kako se posvetuješ z drugimi profesionalnimi člani sveta delavcev in z vodstvom sekcije?"

"Moram povedati, da je od nastopa nove funkcije poteklo malo časa, tako da pravih stikov še ni bilo ne s kolegico v Mariboru, kot tudi s kolego v Divači ne,

vendar sem prepričan, da bo tega v prihodnje več. Kar se tiče vodstva sekcije lahko rečem da je v tem kratkem času bilo korektno."

"Kljub obilici dela morda najdeš čas za kakšen hobi?"

"Rad spremljam šport (včasih sem bil aktiven nogometaš), tako da tudi na tem področju še aktivno sodelujem, svojim letom primerno seveda."

"Kaj bi na koncu svetoval članstvu OO Ljubljana?"

"Članom OO Ljubljana bi svetoval naslednje: Ni vse tako črno kot je morda videti na prvi pogled. Bilô je ogromno doseženega in ne gre tega kar tako pozabiti. Treba se je malo ozreti okrog sebe, pa bo vse jasno, v kakšni poziciji smo. Res je, vsega ne dosežemo, vendar je naš sindikat še vedno eden najbolj organiziranih in sposobnih v tem prostoru, zato sem tudi optimist."

Pogovarjal se je Štefan Kujavec

Sindikalna druženja

LETNE KONFERENCE

OO ZIDANI MOST

Šestnajstega februarja smo imeli v šolski sobi DE Zidani Most letno konferenco OO Zidani Most. Kljub skromni udeležbi je bilo slišati veliko zanimivosti.

Predsednik Jermančič je povedal, da je območni odbor tudi lani delal kot vsa prejšnja leta. Organizirali smo izlet v rudnik Velenje in pogostitev v gostišču Jež, enodnevno smučanje na Pohorju in tradicionalni novoletni turnir malega nogometa. Naj povem, da smo na slednjem slavili zmago. V velikem številu smo se udeležili srečanja sindikata strojevođij v Gozdu Martuljku. Ravno visok račun tega srečanja je dodobra izpraznil blagajno. V nadaljevanju se je oglašil predsednik sindikata strojevođij Slavko Kmetič, ki je med večje uspehe sindikata v minulem letu prišteval pogajanja o KPDŽP. Poleg tega je omenil še uspešno sprejetje zakona o železnici v parlamentu. Povedal je tudi, da v časuasedbe mesta delavskega direktorja večino nalog predsednika opravlja Drago Torej. Da se bo sindikat še naprej povezoval z Evropo, je poudaril Drago Torej. Povedal je tudi nekaj koristnih informacij o delu sindikata.

Na koncu se je predsednik zahvalil vsem za sodelovanje na letni konferenci in zaželel uspešno delo vsem v tem letu.

Peter Misja

OO MARIBOR

Letno konferenco smo v Mariboru organizirali 31. marca v prostorih Srednje prometne šole. Ob približno 120 udeleženi so se je udeležili tudi delavski direktor in predsednik sindikata Slavko Kmetič, šef sekcije za promet Maribor Marjan Vrabl ter vodja tehnične službe v SV Maribor Zmago Majer. Konferenco je vodil predsednik Drago Torej, ki je v svojem poročilu opisal večino tega, kar je bilo na področju sindikalnega dela v minulem letu storjeno, opisal pa je tudi potek pogajanj za novo kolektivno pogodbo. Poseben poudarek je namenil mednarodnim aktivnostim sindikata ter nanizal nekaj tem, ki so v evropski sindikalni in železniški politiki najbolj pereče. Slavko Kmetič je kot delavski direktor glavnino svojega govora namenil trenutni situaciji, in položaju Slo-



Letna konferenca Mariborčanov v prostorih Srednje prometne šole.

vskih železnic v družbi. Opozoril je na težak položaj našega podjetja, ki, razen subvencij za potniški in kombinirani promet ter majhnih sredstev za vlaganje v železniško infrastrukturo, od države ni deležno nobenega posluha. Ob tem je izpostavil tudi dejstvo, ki ga večina še zmeraj ne dojema, da bo zavedanje, da smo finančno odvisni le od tega, koliko nam uspe iztržiti na polju prometnih storitev, rezalo tudi kolač naših dohodkov. V duhu tega bo morala potekati tudi reorganizacija, ki mora biti projekt v pomenu racionalizacije poslovanja. Le na tej podlagi bodo naše upravičene zahteve po večjih plačah v prihodnje naletele na plodna tla.

Po predstavitvi poročil pooblaščenec in vodij komisij je sledila razprava. K njej so se priglasili nekateri stari akterji kroničnega nestrinjanja z vsem, kar se v sindikatu dogaja, in ob redkih pametnih predlogih večidel nasuli obilo žolča. Ob dejstvu, da slednjim ni bilo mogoče na kratko odgovoriti oziroma pojasniti nerazjasnjenih vprašanj, še manj pa neargumentiranih trditev, smo uradni del naše konference končali šele po slabih štirih urah sestankovanja.

Zabavnejši del našega srečanja se je ob razvnetih debatah in prepevanju nekaterih končal v zgodnjih urah naslednjega dne.

Zdenko Lorber

OO JESENICE

V četrtek, 30. marca, je OO Jesenice organiziral letno konferenco za svoje člane. Potekala je v gostilni Poljane na Kočni pri Jesenicah, udeležili pa sta se je približno dve tretjini članov, kar se ne zgodi prav velikokrat, zato bi bilo lepo, da bi bila udeležba tako množična tudi v prihodnje. Konferenco so se udeležili tudi trije vabljeni gostje, in sicer delavski direktor in predsednik SSSLO Slavko Kmetič, sekretar SSSLO Silvo Berdajs in vodja SI Jesenice Anton Smodiš. Konferenco je vodil predsednik OO Jesenice Bojan Draksler, ki je ob uvodnem pozdravu podal tudi poročilo o delu OO v letu 1999. V nadaljevanju je bilo podano še obširno poročilo Slavka Kmetiča in Silve Berdajsa. Tu je treba poudariti, da je v uvodu Slavko Kmetič še enkrat izrekel pohvalo na račun organizacije in izvedbe srečanja članov SSSLO v Gozdu Martuljku.

Zatem je blagajničarka Branka Nemeček podala še finančno poročilo. Na nobeno od danih poročil navzoči niso imeli pripomb, zato je predsedujoči prešel na zadnjo točko dnevnega reda, kjer se je pojavilo nekaj vprašanj prisotnih, in sicer v zvezi:

- z ureditvijo dovozne ceste v kunilnico na Jesenicah v dolžini približno 200 metrov, ki je v katastrofalnem stanju,
- problem WC-ja in vode v izvozni skupini postaje Zalog, ki je na najnižji možni ravni,
- odzivih oziroma reakcijah sindikata in železnice ob izrednih dogodkih, kjer mediji dajejo v javnost enostranske in neresnične informacije (POP TV ob izrednem dogodku našega člana).

S tem je bila konferenca končana. Sledil je še prijetnejši del, ki se je končal v poznih nočnih urah.

V tem mesecu smo v našem območnem odboru organizirali tudi pogostitev ob dnevu žena in materinskem dnevu, ki se je v sproščenem vzdušju odvijala v Hramu Svetega Jošta na Posavcu.

Vitodrag Sitar, Bogdan Srpič

Predstavitev

ZDRAVILIŠČE ATOMSKÉ TOPLICE

Za prihodnje izdaje rednih števil našega glasila smo se odločili, da v nekaj nadaljevanjih predstavimo zdravilišče Atomske toplice v Podčetrtku. Čeprav se mogoče tistim, ki so že bili kdaj v tem zdravilišču zdi, da podrobnejša predstavitev tega turističnega kraja ni več potrebna, bomo za tiste, ki tega zdravilišča še ne poznate oziroma niste seznanjeni z novostmi, ki jih ponuja, podali nekaj zanimivih informacij. Ob tem pa se bomo poskušali s to predstavitvijo oddolžiti za prijazno gesto in uresničene dogovore, ki sta jih naše podjetje in svet delavcev uspela skleniti s tem turističnim podjetjem. V mislih imam predvsem ugodne možnosti aktivnega odihaja, ki se ga naše članstvo, v okviru kriterijev razdelitve terminov, z velikim veseljem udeležuje. Ob tem pa imam v mislih še ugodno možnost letovanja v bližnjem kampu, jih imajo na razpolago naši člani v Ljubljani in Divači. Za začetek bomo pobrskali malo v zgodovino nastanka tega zdravilišča in pojasnili, od kdaj traja tesna povezanost železnice s tem turističnim krajem. V iskanju informacij smo se obrnili na vodjo njihove propagandne službe, simpatično Barbaro Kupec, ki nas je oskrbela s številnim propagandnim materialom.

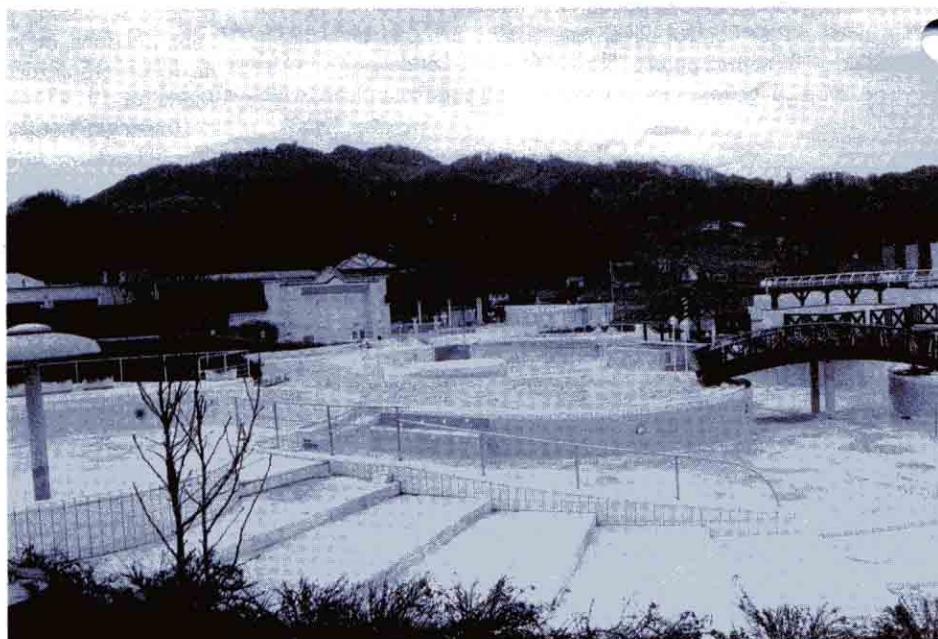
Začetki razmišljanj, da je možno iz naravnega vrelca tople vode, takrat še neraziskanih zdravilnih sestavin, ustvariti toplice, segajo kar nekaj desetletij nazaj. Po ustnem izročilu naj bi imeli baroni iz Miljane v »Harini Zlaki« svoje kopališče že pred štirimi stoletji. Obstaja tudi domneva, da naj bi toplo vodo v zdravilne namene izkoriščali tudi pavlinci iz bližnjega Olimja. V preteklosti so bili namreč v graških in dunajskih arhivih odkriti zapisi o »atomski« vodi. V novejši zgodovini gre prve znake opozarjanj na »ljudske« toplice pri Podčetrtku kot neizkoriščen vir zdravilne vode zaznati pred prvo vojno. Šele prva analiza vodnih sestavin, napravljena v tridesetih letih, je potrdila pri domačinih že uveljavljeno domnevo, da gre za ene izmed najmočnejših radioaktivnih toplic, ki so zdravilne. Bolj kot opozarjanje v takratnem tisku, je ustno izročilo o toplicah z zdravilnim

učinkovanjem na posamezne bolezni in poškodbe povzročilo, da se je v petdesetih letih že trlo kopalcev od blizu in daleč, čeprav je bil prvotno sezidan le majhen bazenček za približno deset kopalcev. Kopališče je bilo uradno odprto šele 1966 na pobudo in v organizaciji aktivnega turis-

tičnega društva v Podčetrtku, ki je delovalo že od leta 1905. Ob zavedanju, da potrebnost vlaganj v kopališče presega zmogljivosti turističnega društva, je prišlo 25. decembra 1971 do prelomnega dogovora, ki pomeni odskočno desko za nadaljnji razvoj tega turističnega bisera. Tega dne je



»Nekoč«



»Danes«

bila namreč podpisana pogodba med turističnim društvom in ŽG TTG, ki jo je podpisal njen takratni direktor Janko Kušar (današnji minister brez listnice, predsednik

DESUS-a in naš intervjuvanec v četrti št. Budnika, junija 98). Od podpisane pogodbe o prevzemu Atomskih toplic s strani ŽG, se začne hiter razvoj tega

zdraviliškega kompleksa, ki se nadaljuje še danes.

Nadaljevanje prihodnjč
Zdenko Lorber

NOVI PRAPORJI

Po dolgoletnih obljubah posameznikov, da bodo pripravili novo zastavo, sem se tega lotil sam, in pripravil idejni načrt oblike novega prapora. Podlago izdelavi prapora daje naš statut v svojem 6. členu.

Prapor je izdelan v temno modri barvi blaga, z zlato rumenim pletenjem ob robovih, ki jih dodatno poudarjajo imitacije slovenske zastave. Za osrednji motiv treh novih praporov, je izbran naš »elipsast« emblem, ki ima v podnožju izvezen še datum naše ustanovitve, 31. januar 1989. Ta motiv je na praporu glavnega odbora SSSLO vшит na njegovih obeh straneh.

Prapor območnega odbora Ljubljana ima poleg glavnega motiva (emblem SSSLO) na drugi strani vшит lik parne lokomotive s strojevodjem in kurjačem. K praporu sodi še slovenska zastava in žalni trak. Vse skupaj smo spravili v posebne vitrine v pisarnah glavnega odbora oziroma območnega odbora Ljubljana. Na podoben način so se za obnovo sicer starega prapora odločili v območnem odboru Maribor, kjer so prvotnemu praporu zamenjali eno stran z osrednjim motivom (emblem SSSLO), na prvi strani pa so ga obnovili tako, da danes na ustrezen način predstavlja njihov območni odbor (dizel lokomotiva).

Pri sami izdelavi praporov in vitrin se posebej zahvaljujem članom predsedstva OO Ljubljana, kolegu Ovniku iz »hišne«, s katerim sva izpeljala zamisel vitrin do končne podobe in montaže,

Zdenku Lorberju za naročilo praporov in nosilnega droga, predvsem pa Elizabeti Letnik iz Hrence pri Mariboru, ki je vse tri prapore vestno in natančno izdelala.

Štefan Kujavec





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 1.200 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 tarifne št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenije, 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.

**V prihodnji
številki bomo
nadaljevali s predsta-
vitvijo novega zakona o
pokojninskem in inva-
lidskem zavarovanju
(prostovoljno dodat-
no zavarovanje,
invalidnina lpd).**

Malo za šalo, malo za res

MALO ZA ŠALO MALO ZA RES

Na mestni tržnici stranka vpraša branjevko:

»Je ta krompir domač ali uvožen?«

»Kaj ga boste kuhali ali se z njim pogovarjali?«

»Povej mi, kaj naj dam svoji punc. Jutri ima rojstni dan, pa bi rad,
da bi doživela nepozabno noč.«

»Daj ji mojo telefonsko številko!«

»Halo, a je tam policija?«

»Da, želite?«

»Tašča se je obesila!«

»Ste prerezali vrv?«

»Ne ... Še diha ...«

»Sosed Janez, kdaj mi boš vrnil denar, ki sem ti ga posodil?

Naveličal sem se ti že eno in isto vprašanje postavljati vsak dan!«

»Vprašaj me enkrat na mesec, ne pa vsak dan. Veš, tudi meni greš
že počasi na živce!«

Branko se je odpravil v mestno bolnišnico obiskat svojega
prijatelja. Po dveh urah še vedno ni našel prave zgradbe, zato
pobara naključnega sprehajalca:

»Dedek, mi lahko poveste, kje je bolnišnica?«

»Še enkrat mi reci dedek, pa te bodo tja pripeljali z rešilnim
vozilom!«

Še en gostilniški klepet:

»Kakšen tip prsi ima tvoja žena?«

»Jabolčni tip – so okrogle, mehke, da se ti kar sline pocedijo, ko jih
zagledaš. Pa tvoja?«

»Čebulni tip.«

Kakšen tip pa je to?«

»Ko jih zagledam, me takoj oblijejo solze.«

Na sejmu prodajalec strankam ponuja modrčke in vpije:

»Pri meni dobite vse velikosti – dvojko, trojko, štirico, petko, tudi
šestico, pa tudi za take, ki se merijo s klobuki, bomo kaj našli.«

»Kaj pa enkico – imate?«

»Veste, za mozolje pa dobite vse pri stojnici nasproti mene.«

Vdova se pritožuje sosed:

»Moj pokojni mož mi ni pustil niti tolarja«

»Nemogoče, saj si si po njegovi smrti kupila ta prečudoviti prstan.«

»Pa ja. Zapustil mi je milijon tolarjev in v oporoki napisal, da je ta
denar za pogreb in drag kamen – in na roki imam sedaj omenjeni
kamen ...«

