



Budnik

ISSN 1408-7405

33

maj 2001



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



*Vabljeni
na vseslovensko srečanje našega članstva
FIESA 2001*

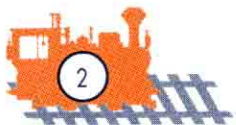
IZ TE ŠTEVILKE



POČAJANJA ZA
TP SO KONČANA

NOVA PROČA
ZA NOVE ČASE

1. MEDNARODNA
KONFERENCA
STROJEVODIJ



Iz urednikove beležke

GLAVNI ODBOR OCENIL REZULTATE POGAJANJ ZA TP KPDŽP

Tretja seja glavnega odbora je minila v znamenju ocene rezultatov pogajanj za sklenitev nove tarifne priloge KPDŽP. Čeprav nam povečanje izhodiščne plače v praksi težko omili naraščajočo inflacijo in podražitve, ki se nam vsak dan dogajajo, pa je ob tem treba reči, da je, ob upoštevanju finančne situacije, v kateri se naše podjetje nahaja, ter v primerjavi s pogajanjem, ki so potekala pri drugih sindikatih (npr. šolstvo) ocena dela naše pogajalske skupine pozitivna. Gotovo k tej oceni veliko pripomore dejstvo, da se bomo še v tem letu izenačili z izhodiščno osnovo splošne kolektivne pogodbe za gospodarstvo za katero smo v sredini 90. let zaostajali za 20 odstotkov. Navedeno priča o tem, da smo v primerjavi z drugimi dejavnostmi v zadnjih letih opravili veliko delo. Podobna ocena kot za IP velja tudi za dvig regresa,

ki se je povečal za 8,9 odstotka, kar prav tako pomeni višji znesek izplačila, o kakršnem so se v socialnem sporazumu oziroma v dogovoru o politiki plač dogovorili socialni partnerji. Še posebej pa rezultat pogajanj pridobi na teži zato, ker smo z njim dobili tudi zavezujoč dogovor, ki nam bo zagotovil financiranje prostovoljnega dodatnega zavarovanja najpozneje do konca letošnjega leta.

Glede na to, da je pri prejšnji izdaji Budnika prišlo do napake in zamenjave vnaprej predvidenega članka, katerega uvrstitev v Budnik je bila odvisna od odločitve vlade, bomo še enkrat predstavili predlog delodajalca, ki ga je 25. aprila potrdila tudi vlada RS:

- povečanje IP s 1.4.2001 za 1 odstotek;
- povečanje IP s 1.7.2001 za 1 odstotek,
- povečanje IP s 1.8.2001 v skladu s

predvideno eskalacijo, ki znaša 92,5 odstotka rasti cen življenjskih potrebščin. Po nekaterih ocenah naj bi to povišanje znašalo približno 3,5 odstotka;

- regres, ki bi bil povečan za 8,9 odstotka in bi znašal 126.579,00 tolarjev bruto. Za delavce, ki prejema plačo nižjo od 117.000,00 tolarjev bruto, pa bi znašal regres 132.836,00 tolarjev.

Kot že rečeno, glavni odbor SSSLO je to ponudbo delodajalca, ki je dobila potrditev tudi na vladi RS, sprejel, ob tem pa izrekel pohvalno oceno našima pogajalcema Silvu Berdajsu in Dragu Toreju. Pooblastilo, da predsednik sindikata podpiše tarifno prilogo, bo sprejela skupščina našega sindikata v dneh, ko gre ta številka Budnika v tisk.

VLADA SPREMENILA STATUT SŽ TER IMENOVALA NOVE ČLANE V NADZORNI SVET SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Kot smo najavili v prejšnji številki, da bo prišlo do sprememb statuta SŽ, lahko sedaj posredujemo informacijo o tem, da je vlada spremenila vsebino krovnega akta našega podjetja, predvsem v pogledu spremembe pri vodenju podjetja. Po novem statutu, ki je začel veljati konec maja, je uprava SŽ ponovno »skoncentrirana« v enem človeku – generalnem direktorju, ki je pridobil še nekaj pristojnosti nadzornega sveta SŽ. Gre za pristojnosti pri imenovanju direktor-

jev poslovnih področij za infrastrukturo in transport, pristojnost imenovanja generalnega sekretarja, direktorjev poslovnih enot ter štabnih in upravnih služb na SŽ. Dosedanji člani uprave bodo še naprej delavci s posebnimi pooblastili in odgovornostmi in za zdaj ostajajo direktorji na svojih področjih. Svet delavcev je skupaj z upravo SŽ uskladil 32 pripomb predlogov novega statuta, toda upoštevani sta bili le dve. Med drugim je statut zmanjšal število članov

nadzornega sveta, ki sedaj šteje 8 članov (prej 10). Vlada je 17. maja na svoji redni seji imenovala štiri člane. Za predsednika nadzornega sveta SŽ je bil imenovan generalni sekretar vlade RS Mirko Bandelj, člani pa: državni sekretar za železnice Slavko Hanžel, dosedanji predsednik NS SŽ Damjan Vrečko ter Franc Lipoglavšek. Svet delavcev bo o članih nadzornega sveta s strani delojemalcev odločal na svoji naslednji seji.

SPREJETO DOKONČNO BESEDILO PREDLOGA NOVIH AKTOV SSSLO

Na zadnji seji glavnega odbora je bilo sprejeto usklajeno besedilo novih aktov SSSLO, ki ga je pred tem pripravila statutar komisija. Ta je na svoji seji obravnavala pisne predloge predlagateljev sprememb, na isto sejo pa so bili predlagatelji povabljeni tudi osebno. Po daljši razpravi in

obravnavi vseh prispelih predlogov je statutar komisija sprejela določene predloge sprememb in jih posredovala v potrditev glavnemu odboru.

Na podlagi sprejetih predlogov novih aktov bo skupščina lahko sprejela akte, ki so v njeni pristojnosti, ne da bi se morala od-

ločati o posameznih amandmajih na predlagane akte, ker so bili vsi predlogi sprememb prej usklajeni. Sedaj lahko realno pričakujemo, da bomo nove akte dobili kmalu, kar bo hkrati pomenilo tudi to, da se nam z krovnimi dokumenti našega sindikata, vsaj za neko krajše obdobje, ne bo treba več ukvarjati.



NOVA PROGA ZA NOVE ČASE

S slovesno in veličastno prireditvijo je bila 16. maja odprta nova železniška proga Murska Sobota–Hodoš, ki pomeni pomembno pridobitev na področju povezave železniškega prometa na petem železniškem koridorju. Še posebej je ta povezava pomembna zato, ker med Slovenijo in Madžarsko do zdaj ni bilo neposredne železniške zveze. Progo sta odprla predsednika vlad obeh držav Viktor Orban in Janez Drnovšek, ki sta v svojih govorih (vsaj verbalno) dajala vlogi železnice kot pomembni komunikaciji med obema državama velik pomen.

Za obe državi pomeni odprtje novega odseka proge velik dogodek. V Sloveniji smo zadnjo progo zgradili leta 1968 (Koper–Divača), na Madžarskem pa daljnega leta 1942. Čeprav je ta podatek že večini znan, pa naj vendarle ponovno omenimo, da je proga Hodoš–Murska Sobota nekoč že obstajala. Danes sicer v celoti ne poteka po enaki trasi, toda v teh krajih so vlaki s parno vleko vozili že med letoma 1919–1924 (trikrat na teden). Ta odsek proge so Madžari takrat zgradili celo prej, kot je bil zgrajen odsek Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, leta 1924.



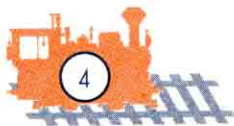
Urejena infrastruktura ob progi.

Proga je v celoti dolga 43,5 kilometra, od tega na Slovenski strani 24,5 kilometra. Na njej so štiri potniška postajališča; Pucanci, Mačkovci, Gornji Petrovci in Šalovci ter izogibalnice Dankovci. Zgrajena je v skladu z najnovejšimi tehničnimi rešitvami ter ekološkimi standardi. Poleg tirnic so tudi prvič v Sloveniji kretnice vpete na betonske pragove, v bližini naselij ob postajališčih so

zgrajene protihrupne ograje, postajališča so osvetljena in sodobno urejena. Kot zanimivost, na večjem delu proge so vgrajene nizke polkrožno zvite mreže, ki onemogočajo prečkanje žab preko tirov. Za prehod slednjih so urejeni posebni prehodi. Preglednost proge je odlična, sicer pa tudi večinoma ravninski teren omogoča dobro vidnost. Nekako na polovici našega odseka proge je zgrajen najzahtevnejši objekt, predor Stanjevci, ki je dolg 320 metrov. Pomeni gravitacijsko najvišjo točko tega odseka proge, tako da se proga z obeh strani polagoma, ampak vseskozi vzpenja proti njemu. Prometna signalizacija je urejena, čeprav na primer na progi ni opaziti vgrajenih progovnih telefonov. Izogibalnice v Dankovcih bo daljinsko vodeno iz Hodoša, tako da postajnega osebja tam ne bo. Postajna zgradba v Hodošu je veliko in sodobno urejeno dvonadstropno poslopje. Zanimivost pomeni ureditev postajnega urada, ki se po eni strani kiti s tremi naj-sodobnejšimi računalniki za urejanje vlakovnega prometa, po drugi strani pa ima na primer prometnik telefonsko centralo starega tipa, znano iz večine prometnih uradov, ter mehansko blok napravo ključev in ključevnih odvisnosti, podobno kot iz časov izpred nekaj desetletij. V zgornji etazi sta dve triposteljni dobro opremljeni bi-



Predsednik vlade RS (levo) se v Hodoš ni peljal na lokomotivi kot je bilo prvotno mišljeno. Očitno je imel pomisleke o (ne)udobnosti v naših lokomotivah.



valnici za počitek strojnega oziroma vlako-spremnega osebja. Celotno območje postaje je odmaknjeno od naselja, kar bo kolege gotovo spravilo v nejevoljo takrat, ko bo treba na tej postaji čakati na vlak iz Madžarske strani. Trgovine za nakup malice ali gostinskega lokala za kakšno kavico v bližini ni.

V zvezi s slovesnostjo ob odprtju je mogoče reči, da je bila zgledno organizirana, edino pomp zaradi navzočnosti obeh premierjev je bil prevelik. Vse skupaj je vsaj v

času priprave spominjalo na znamenite vožnje modrega vlaka iz časov maršala v nekdanji državi. Zanimivo je, da je vlak ob pomoči kolegov iz Madžarske do Hodoša pripeljal kar njihov predsednik vlade, ki je menda za to delo pokazal veliko zanimanje in voljo, da sam upravlja lokomotivo. V nasprotju s svojim kolegom se naš predsednik vlade ni utegnil v postajališču Dankovci povzpeti na lokomotivo (kot je bilo prvotno zamišljeno), ampak je raje udobno sedel v potniškem vagonu. Očitno je imel

pomislike o (ne)udobnosti v naših lokomotivah ali pa so mu povedali, da lokomotive nimajo klimatskih naprav (bilo je vroče). Mogoče pa je presodil, da bi mu naši kolegi strojevodje, ki so kot prvi uradno vozili po novi progi (inštruktorja Milan Mikl in Zlatko Ratej ter strojevodje Ciril Meško, Milan Barber, Srečko Florjančič in Boris Pavlič) povedali kakšno krepko na račun mačehovskega odnosa vlade do nakupa novih lokomotiv. Kdo ve?!

IMAMO NOVO PROGO. BOMO PO NJEJ TUDI KAJ VOZILI, ALI NAM BO POVZROČALA LE IZGUBE?

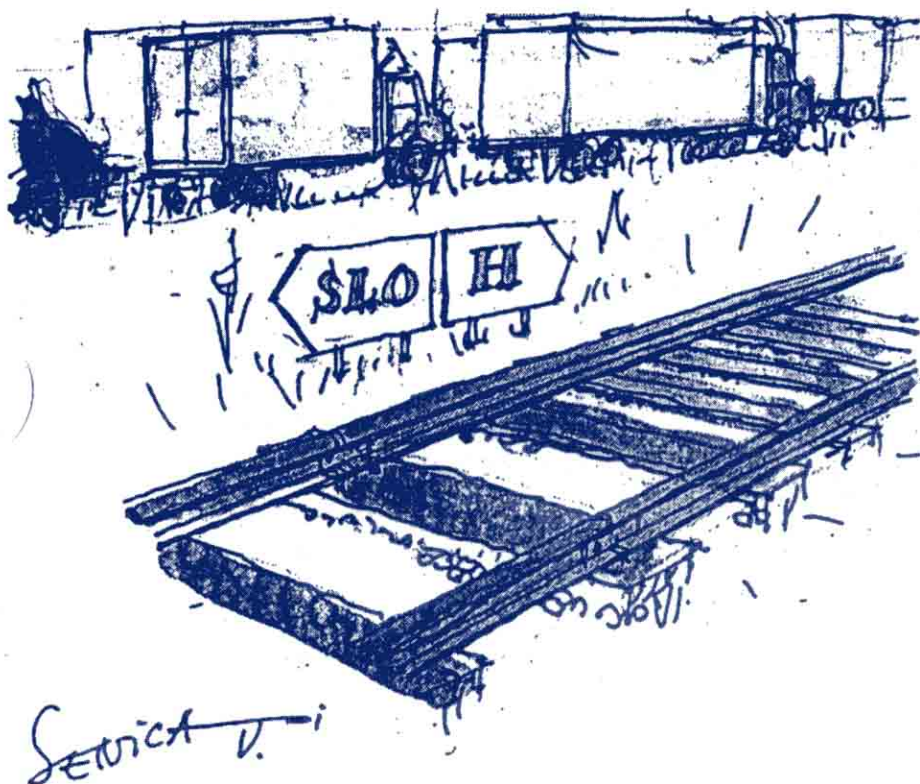
Vprašanje in dvom v naslovu članka sta upravičena. Zakaj? Marca leta 1999 sem v Budniku zapisal, da bo po odprtju proge Murska Sobota-Hodoš po njej vozilo 26 vlakov na dan. Podatek ni bil izmišljen, ampak je temeljil na predpostavkah in predvidevanjih, ki jih je takrat upoštevalo naše podjetje. Analogno takratnim obljubam bi danes pričakovali, da bo takšen promet tudi v resnici zagotovljen in vzpo-

stavljen. Toda slika na pragu uveljavitve novega voznega reda – 10. junija – je porazna. Potniških vlakov bo na tej relaciji vozilo devet, štiri vlaki (dva para) pa bodo IC vlaki Drava in Citadela. Od tovornih vlakov bi po dogovoru, ki je bil sklenjen decembra lani, naj po tej progi vozilo osem parov vlakov, sedaj pa kaže, da bosta po novem grafikonu vozila samo dva para vlakov na dan. Ob tem pa je iz določenih

krogov še slišati, da letos še teh voženj tovornih vlakov ne bo. Razlog gre menda iskati na madžarski strani, ki zaradi aktivnosti lobijev pri njih, ne omogoči preusmeritve tovornega prometa s proge proti Čakovcu na progo proti Hodošu. Slišati je celo, da tako opevana zgodba o najkrajši povezavi mediteranskih pristanišč z vzhodnim trgom, kar naj bi ta proga bila, v praksi nima veljave, ker je madžarska tirna infrastruktura do Hodoša v takem stanju, da tovor na tej poti proti vzhodu ne bo časovno nič pridobil. Četudi gre pri tem primeru za govorice, pa nekaj gotovo drži. Sedaj, na pragu voznega reda, ko za to progo vemo že več kot deset let, ko je od prvega podpisa konkretnega dogovora minilo pet let, kljub vsemu, tovornega prometa praktično ni. Nekdo je očitno zatajil. Gotovo ima tu največ »masla na glavi« naša in madžarska politika, ki je sicer na deklarativni ravni progo 16. maja odprla, v resnici pa je zaradi nezagotavljanja tovornega prometa padla na izpitu. Ob takem nadaljevanju dogodkov nam bo teh 19 kilometrov nove proge prinašalo samo izgube. Za potniški promet vemo, koliko je rentabilen. Da le ne bomo čez nekaj časa ugotavljali, da je ta proga zgrešen projekt, ki nam bo samo delal sive lase.

Šestnajstega maja se nam je »zgodila« proga, naj se nam zdaj »zgodijo« še tovarni vlaki!

Zdenko Lorber



Osrednja tema

NEED – PRVA EVROPSKA KONFERENCA STROJEVODIJ

V avstrijskem Gradcu je med 20. in 21. aprilom potekala prva evropska konferenca strojevodij z delovnim naslovom: »Tiri povezujejo meje.« Na lastno pobudo jo je organizirala skupina avstrijskih strojevodij z željo povezati strojevodje različnih držav.

Podprl jo je avstrijski železniški sindikat, izpeljavo projekta pa je finančno podprla tudi Evropska unija in zanjo namenila 500 tisoč avstrijskih šilingov. Konference smo se udeležili strojevodje iz Madžarske, Italije, Avstrije in Slovenije.

V Evropi je zaznati odpiranje železniškega trga in povečanje obsega čezmejnih transportnih storitev, ki od izvajalcev zahteva prilagajanje razlikam med evropskimi železnicami ter sodelovanje v skupnih projektih. Da bi delavci evropskega železniškega sistema lahko izkazovali interes za tovrstni razvoj, je treba zgraditi temelje, na katerih bodo udeleženi lahko uspešno razvijali solidarnost, si zaupali ter obojestransko upoštevali. Prav zato je bila prva med-

narodna konferenca tudi organizirana. Ob tem so organizatorji tematiko in vodilo tega srečanja gradili na spoznanju, da se strojevodje iz različnih držav na mejnih postajah srečujemo z odbojniki, a se med sabo ne poznamo. Drug o drugem vemo zelo malo, ugotovimo o delovnih razmerah pri sosedih, o njihovem plačnem sistemu, itd. Medsebojna povezanost pa je pomembna tudi zaradi skupnega nastopa v Evropski uniji. Le združeni bomo dosegli boljša izhodišča v pogajanjih, ki bodo zaradi političnega in ekonomskega razvoja potrebna.

Dejstvo, ki ga tako na konferenci kot v prostem programu ni bilo mogoče spregledati, je bilo, da se interoperabilnosti oziroma čezmejne izmenjave lokomotiv in osebja, ki je bila osrednja tema naših pogovorov, bojimo vsi. Zanimivo je, da se nas, slovenskih strojevodij, »bojijo« tako avstrijski, še bolj pa italijanski kolegi, ker smo bodisi za državne kot tudi za zasebne prevozne operaterje zanimivi, saj z Ma-

džari vred predstavljamo relativno poceni delovno silo. Skupen problem je tudi zastarel vozni park. Operaterji bi to situacijo lahko izkoristili tako, da bi zagotovili (najeli) sodobne lokomotive, ki bi jih vozili »cenejši« strojevodje na domačih in tujih progah. Stvar v praksi še zdaleč ni tako zelo preprosta, vendar pa tudi ne tako zapletena, da bi lahko mirno opazovali, kaj se bo morda že jutri zgodilo nam. V ozadju vsega je seveda racionalizacija delovnih procesov v vlakovnem prometu in s tem povezan dobiček, kar načeloma ni nič novega, le dovoliti ne smemo, da bi morda ravno strojevodje plačali razliko te cene.

Uradni govor na konferenci je imel podžupan mesta Gradec, nato pa smo si ogledali zanimiv film, ki je predstavljal naš poklic v štirih različnih državah.

Da bi se lahko med sabo kar najbolje spoznali, so nas ob začetku konference seznanili z rezultati izpolnjenih vprašalnikov, ki so jih še pred konferenco izpolnjevali v vseh štirih državah udeleženkah. Temu v vprašalnikih so bile naslednje; razlike v izobraževanju za naš poklic, razlike v času zaposlitve, trajanju izmene, razlike v sestavi plače in dodatkih, razlike v družbenem položaju strojevodje v posamezni državi, stopnji ločitev med osebjem in razlikah pri upokojitvah. Po predstavitvi razlik iz navedenih področij, ki bodo opisane v naslednjem poglavju, je sledil 15-minutni film, ki je prikazal skupne značilnosti in občutke, s katerimi se srečujemo strojevodje ne glede na okolje, v katerem delujemo. Ti so:

- velika osebna odgovornost strojevodje, da lahko skrbi za red, varen in gospodaren promet,
- občutki, s katerimi se srečujemo pri opravljanju nočnih služb, delu ob nedeljah in praznikih,



Družina strojevodij iz štirih držav.



Problematiko s katero se srečujemo Slovenski strojevodje je predstavil predsednik SSSLO Drago Torej.

- občutki, ki jih doživljamo po dolgotrajnih prekinutih stikov z otroki in družino,
- občutki, ki jih doživljamo ob zamudah vlakov, ko bi se morali ob dogovorjeni uri zgledati na dogovorjenem kraju, med prijatelji oz. z družino,
- občutki, ki so nam skupni ob doživljanju izrednih dogodkov, ko koga, ki je storil samomor, povozimo, ipd.

Sledile so predstavitve vodij posameznih skupin udeleženi strojevodij, ki so predstavili organiziranost strojevodij v posamezni regiji, njihovo problematiko in druge zanimivosti in značilnosti njihovega dela.



Slovensko zastopstvo v Gradcu.

MADŽARSKA

Na Madžarskem traja izobraževanje za poklic strojevodje 19 mesecev. V državni železniški upravi »MAV« traja delovni čas 37,5 ure na teden in v zasebni upravi GYSEV 40 ur na teden. Izmena delavca lahko traja najmanj 4 ure in največ 12 ur. Plača pri madžarskih strojevodjih sestoji iz osnovne plače, ki je odvisna od let opravljanja službe, in znaša okrog 70 odstotkov, ter dodatkov v višini 30 odstotkov. Na vsako četrletje dobi strojevodja varnostni dodatek, toda le, če v tem času ni povzročil izrednosti v železniškem prometu. Osnovni dopust znaša 20 dni, ki se v odvisnosti od starosti poveča za največ 10 dni.

Strojevodje so organizirani v treh sindikatih. Največji in s tem reprezentativni sindikat je sindikat državne železniške uprave MAV, ki je bil ustanovljen leta 1989 in šteje 5 tisoč strojevodij, kar sestavlja 90 odstotkov vseh strojevodij v državi. Člani tega sindikata pokrivajo 35 odstotkov elektrificiranih prog in 65 odstotkov prog z dizel vleko. Razpolagajo z zelo starimi vlečnimi vozili, ki so v slabem stanju. Železniški promet jim je v zadnjih nekaj letih močno upadel, ker je prišlo do krize na ruskem trgu. Zelo dobro sodelujejo s slovaškimi in avstrijskimi strojevodji, s katerimi se srečujejo na mejnih postajah. Madžarski strojevodje so morali v zadnjih 10 letih stavkati kar 330 ur, da so si zagotovili sedanji ni pravic, predvsem pa, da jih je delodajalec začel upoštevati kot resnega sogovornika in sopodpisnika kolektivne pogodbe.

Drugi strojevodski sindikat zasebne železniške družbe RAB Edinburg združuje 150 strojevodij in »pokriva« proge na zahodu, ob meji z Avstrijo. Proga je elektrificirana in predvsem namenjena tranzitnemu prometu. 44 strojevodij dela v povezavi z ÖBB, kjer imajo že dobro uveljavljen interoperabilnostni sistem menjave lokomotiv. Sklepajo svojo kolektivno pogodbo in svoj plačilni sistem z zasebnim delodajalcem. Velik, 30-odstotni, delež v tej družbi ima luka Hamburg.

Po številu članov najmanjši je sindikat GYSEV, ki pokriva progo Šopron-Gradec.



Madžarsko strojevodje tarnajo nad nizkimi plačami in slabim voznim parkom.

Predstavniki tega članstva je dejal, da so dober sogovornik delodajalcu le, če so povezani z drugimi sindikati.

AVSTRIJA

V Avstriji traja izobraževanje za strojevodjo 12 mesecev, za strojevodjo za premik pa 16 tednov. Avstrijski strojevodja

dela 38,5 ure na teden. Izmena lahko traja najmanj 5 ur in pol ter največ 14 ur, v dogovoru s strojevodjem pa tudi do 16 ur. Poseben problem avstrijskim strojevodjem pomeni čas čakanja na obračalni postaji (lahko traja tudi do 12 ur), ki se ne šteje v čas izmene (neplačana prekinitev). Bivalni prostori na obračalnih postajah so zadovoljivega standarda, toda za čas prekinitve

prejmejo le dodatek za ločeno življenje. Minimalni čas počitka med dvema službama je le 12 ur. Strojvodje opravijo med 80 in 100 nočnih ur na mesec, saj je pri njih približno dve tretjini nočnega dela. Nadure se plačujejo, pri čemer se 25 ur prenese v prihodnji mesec. Negativne ure se prenašajo in seštevajo do takrat, ko jih strojevodja ne »pokrije«. Čakanje na vlak do dveh ur se ne plača, prav tako ni plačila v primeru, če vlak ne vozi oziroma je odpovedan. Osnovna plača se spreminja vsaki dve leti. Dodatki pa so naslednji: dnevni pavšal (odvisen od opravljenih mesečnih ur), kilometrina, nočni, nedeljski in dodatek za delo ob prazniku. Dopust je odvisen od let službe. Do 25 let delovne dobe znaša 37 koledarskih dni (upoštevajo se nedelje in prazniki), zraven dobi še 8 dni dopusta za »turnusno« delo. Po 25 letih dela pa ima strojevodja 44 koledarskih dni dopusta, s tem da za »turnusno« delo dobi še 8 dni dopusta. Upokojitev je za strojevodjo mogoča, ko doseže minimalno 54,5 leta starosti, oziroma 36,5 leta delovne dobe.

Predstavniki avstrijskih strojevodij je povedal, da se srečujejo z velikim številom ločitev družin njihovih delavcev. Delno k temu pripomore posebnost delovnega časa strojevodje, saj se lahko zgodi, da je od doma odsoten tudi 24 ur ali več (nepla-

SINDIKAT STROJEVODIJ
SLOVENIJE

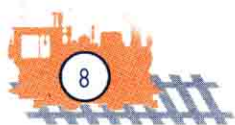
**VSEM ČLANOM IN SODELAVCEM
ČESTITAMO
OB 2. JUNIJU - DNEVU ŽELEZNIČARJEV**

Sekretar:
Silvo BERDAJS

Podpredsednik:
Zlatko RATEJ

Predsednik:
Drago TOREJ





čane prekinitve). V sindikatu železničarjev Avstrije je vključeno pet tisoč strojevodij, ki se srečujejo tudi s problematiko zniževanja izobrazbenih kriterijev za opravljanje poklica strojevodje, ter s skrajševanjem časa šolanja, ki sedaj še znaša 19 mesecev.

ITALIJA

Strokovno izobraževanje za poklic strojevodje traja v Italiji 24 mesecev. Tedenska zaposlitev traja 36,5 ure. Izmena traja najmanj 7 ur in največ 10 ur. Razmerje med fiksnim in gibljivim (dodatki) delom plače znaša približno 70:30. Italijanski strojevodja se upokojuje pri dopolnjeni starosti 58 let in 40 letih delovne dobe.

Poleg nam znanih dodatkov pa imajo še kilometrino in dodatek »za vozni čas«. Osnovni dopust strojevodje znaša 32 dni, ob tem da dobi strojevodja še 4 dni dopusta za delo v »turnusih«. Zanimivost pri Italijanih je dejstvo, da sta na večini vlečnih vozil dva strojevodja, ker je budnostna naprava vgrajena na redkih lokomotivah. Za sedaj ima le 25 odstotkov vlečnih vozil v regionalnem prometu samčno zasedbo, je pa res, da se kažejo težnje po odpravi dvojne zasedenosti vlečnih vozil. V fondu vlečnih vozil imajo Italijani 1.300 lokomotiv, 15 različnih tipov. Italijanski strojevodje se vključujejo v sindikate političnih strank glede na njihovo pripadnost. Enotnega sindikata strojevodij nimajo, tako da so razdrobljeni po različnih sindikatih. Slednje zelo onemogoča usklajevanje različnih interesov ter organizacijo stavk. Pripadniki italijanskih strojevodij se čutijo ogrožene, ker se pojavljajo zasebne organizacije, ki lahko zaposlijo strojevodje, ki so dobili izpite ob služenju vojaškega roka za potrebe stavk ali izrednih razmer. Z Italijani smo se posebej pogovarjali o vpeljavi interoperabilnosti med postajamo Cervignano in Zalog. Pogovori na ravni uprav potekajo, tako da lahko pričakujemo skorajšnjo realizacijo. Največ pogovorov na to temo je bilo namenjeno varnosti. Italijane »moti« predvsem naš »budnik«, samčna zasedba, postavitve postajnih in progovnih signalov itd.

DELOVNE SKUPINE

V tretjem sklopu konference smo se udeleženci razdelili v štiri delovne skupine, glede na izraženo zanimanje.

Prva delovna skupina »Povezovanje – Elektronski mediji« je obravnavala možnosti interneta kot omrežja za regionalno sodelovanje posameznih poklicnih skupin in se seznanila s primeri že obstoječih omrežij. Ta delovna skupina se je dogovorila o vsem, kar je potrebno za postavitve internetne strani z naslovom www.needonline.org, na kateri je že mogoče dobiti informacije o pripravi, poteku in udeležencih ter ciljih te konference. Na tem naslovu bo mogoče v prihodnje dobiti informacije o voznem parku posameznih držav udeleženk s fotografijami, o posebnostih prog posameznih držav, trenutnih glavnih sindikalnih aktivnostih, pobudah za skupna srečanja, podatkovne baze, ipd. Madžari so ob tem predstavili svojo spletno stran za naslovom www.extra.hu/mosz.

Druga delovna skupina »Izobraževanje – Seminarji« je obravnavala teme s področja izobraževanja. Ugotovljeno je bilo, da je mogoče organizirati skupno izobraževanje strojevodij in razne specializacije, za kar bi po mnenju nekaterih bilo mogoče pridobiti tudi sredstva iz fondov Evropske unije. Izvedljiva bi bila delovna praksa v tujini, jezikovni tečaji. Posebej nepoznavanje jezika sosednjih držav je po mnenju večine sogovornikov ena največjih težav pri širitvah možnosti sodelovanja in povezovanja.

Tretja skupina »Prireditve – Akcije – Partnerstva« je razpravljala o možnostih organizacije različnih prireditev in dejavnosti v prostem času (nogometni turnirji, tenis, kegljanje). V tej skupini so drugi dan konference žrebali partnerska mesta, ki bi se menjala vsaki dve leti. Partnersko mesto Maribora je Villach (Beljak) v Avstriji.

Četrta skupina »Tračnice povezujejo – Sindikalno politični izzivi« je osvetlila možnosti regionalnega sodelovanja tudi z vidika širitve EU. V njej so sodelovali večidel predstavniki zaposlenih in predstavniki – vodje sindikatov. Obravnavali so teme s

področja politike prometnih koridorjev, infrastrukturnih vlaganj, socialnega dialoga. Posebej so se seznanili z delom Evropske transportne federacije ETF transportnih delavcev kot najpomembnejše organizacije za zastopanje naših interesov v Evropi. Sklepi delovanja te skupine so bili naslednji:

- doseči bi bilo treba višjo raven izobrazbe za poklic strojevodje,
- vse teme pogovorov o spremembah v organizaciji železniškega prometa morajo na prvo mesto zmeraj postaviti varnost (osebno in tehnično),
- na celotnem območju EU je treba poskrbeti za izvajanje vsaj minimalnih standardov varnostnih naprav,
- vodje skupin strojevodij iz posameznih držav udeleženk konference se junija srečajo v Šopronu (Madžarska).

Prvi dan konference v Gradcu se je končal zvečer na sprejemu pri županu v mestni hiši, ki je nekdaj bil strojevodja.

Naslednji dan se je konferenca iz hotela Novapark selila v konferenčno dvorano Schlosberg, kjer se nam je pridružilo še preko 70 avstrijskih strojevodij. Pogledali smo nekaj zanimivih filmskih prispevkov, ki so jih pripravili avstrijski kolegi, ter pripravili poročilo o delu konference oziroma delovnih skupin.

Konferenca je bilo organizirana na visoki ravni. Omogočeno je bilo simultano prevajanje. Ob tem je bilo čutiti, da je naša delegacija v Gradcu naredila velik vtis, kar so nam vsi priznali in nam tudi čestitali.

Poročilo o delu konference smo pripravili:

Bojan Draksler, Bojan Košnik, Rajko Tušek, Zoran Pogačnik (OO Jesenice), Ervin Sorč (OO Nova Gorica), Viljan Vrabec (OO Divgča), Damjan Kovačič, Drago Torej, Miran Strnad, Iztok Dugonik (OO Maribor), Emil Lipovšek, Jože Pecik (OO Ljubljana).

Za podrobnejše informacije smo vam na voljo tudi v matičnih območnih organizacijah.



Iz drugih medijev

Tovorni vlak brez strojevodje divjal skozi zvezno državo Ohio

LOV ZA POBEGIM VLAKOM

S skokom na drveči vlak in pristiskom na zavoro se je končal dve uri trajajoči lov za »pobeglim« tovornim vlakom, ki je brez strojevodje prevozil kar sto kilometrov.

Številni preiskovalci in delavci prevoznega podjetja CSX so v ameriški zvezni državi Ohio skušali razvozlati, kaj je povzročilo eno najbolj nenavadnih nezgod v zgodovini ameriškega železniškega prometa. Še vedno jim ni prav jasno, zakaj je ena njihovih lokomotiv kar dve uri brez voznika z vlakovno kompozicijo divjala po tirih.

Pobegla lokomotiva, h kateri je bilo priključenih 47 tovornih vagonov, je brez strojevodje prevozila kar sto kilometrov po severovzhodnem delu Ohia, ustavili pa so jo šele z drznim manevrom pogumnega uslužbenca železnice. »K sreči v incidentu

ni bil nihče ranjen, še vedno pa ne vemo natančno, kako se je vse skupaj zgodilo,« je povedala tiskovna predstavnica transportnega podjetja CSX Transportation Kathy Burns.

Tovorni vlak, na katerem je bilo naloženih kar nekaj sto litrov fenolne kisline, se je za trenutek ustavil v bližini kraja Toledo na severu zvezne države. Kot vse kaže, so na lokomotivi popustile zavore, saj je med kratkim postankom v mestecu vlak brez strojevodje odpeljal naprej tik za tem, ko je ta za trenutek zapustil kabino.

Po progi proti jugu zvezne države je vlak drvel s hitrostjo tudi do 72 kilometrov na uro, uslužbenci železnice pa so nanj postali pozorni šele, ko se na pozive iz lokomotive nihče ni odzval. »Sprva smo mislili, da je strojevodjo v kabini zadela kap,« je dejal policijski šerif Denis Alexan-

der. Tovorni vlak je namreč brez ustavljanja prevozil tri okrožja in številna križišča. Šele ko so ugotovili, da je lokomotiva prazna, so pričeli razmišljati o tem, kako ga ustaviti.

Iz varnostnih razlogov je policija zaščitila vsa križišča proge s cestami in radovednejšem onemogočila dostop do tirov. Za pobeglim vlakom so nato poslali še eno lokomotivo, ki se je vlaku približala od zadaj. Priključili so jo na vlakovno kompozicijo in pričeli zavirati. Ko je ubežni vlak zmanjšal hitrost in peljal le še s hitrostjo 16 kilometrov na uro, je na enega od vagonov skočil 31-letni delavec transportnega podjetja Jon Hosfeld. Prebil se je do lokomotive in jo v bližini mesta Kenton, tik ob križišču z glavno cesto, tudi ustavil.

Povzeto po Večeru, 17. maja 2001

11. SREČANJE ČLANOV SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

Kdaj? V soboto, 9. junija, ob 11. uri

Kje? Hotel »Fiesa« – Piran

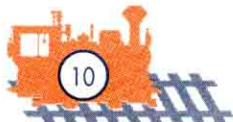
Zabavala nas bo skupina »Aurora«

Poskrbljeno bo za zabavo, hrano in pijačo, poleg tega pa se boste lahko

- z ladjo popeljali na panoramsko vožnjo ob slovenski obali,
- sprehodili ob morju in
- si ogledali Tartinijev trg v Piranu.

S sabo prinesite dobro voljo in veder nasmeh.

Organizator srečanja
SSSLO Območni odbor Divača



Budnik



POČITNICE ZA VSO DRUŽINO !!!

EKSKLUZIVNE CENE SAMO ZA ZAPOSLENE NA
SLOVENSКИH ŽELEZNICAH IN NJIHOVE DRUŽINSKE
ČLANE !

TERME OLIMIA
ZDRAVILIŠKA C.24
3254 PODČETRTEK

DODATNI

10%
POPUST

TEL: 03 829 7000
FAX: 03 5829 024

NA NAVEDENE PAKETE V APARTMAJIH APARTHOTELA ROSA****,
VASI LIPA*** in HOTELU BREZA****
V ČASU OD 2.5. DO 31.8.2001 !!!

SPROSTITVENI PROGRAM ZA PREROJENO ŽIVLJENJE V HOTELU BREZA****

2.5. do 20.7.2001

in 19.8. do 31.8.2001

3-, 5- in 7-dnevni programi že od 29.900,00 SIT naprej + 10% dodatni popust
po osebi v 1/2 sobi
in vključujejo:

KOPANJE, 1x vstop v termalni park AQUALUNA (po 1.6.), 30% popust za otroke
do 14 let, če uporabljajo svojo posteljo, pri bivanju 3-dni je vključena 1x termalna
kopel z dodanimi zeliščnimi izvlečki ali 1x refleksna masaža stopal, pri bivanju 5 in
7 dni – 1x delna ročna masaža in 1x fango obloga, FITNESS, SAVNO in bogat
animacijski program.

NOVOST V PONUDBI !!!

Nora doživetja na toboganih, aquaganih, hitrih stezah,
za vsako željo, za vsak smeh in vsak pogum,
pod soncem in luno

AQUALUNA

TERMALNI PARK PODČETRTEK

PRVIČ PLJUSKNEMO JUNJA 2001!

PROSIMO, DA OB PRIHODU NA RECEPCIJO, PREDLOŽITE IZKAZNICO SP1, SP2
ALI SP3 ali POTRDILO O ZAPOSLOTVI!



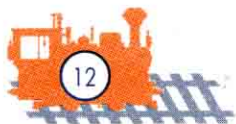
SINDIKALNA LISTA

M AJ 2001

1. Za mesec maj 2001 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **59.919,00 SIT bruto**,
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9130**
3. Zajamčena plača znaša **44.367,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **206.687,00 SIT**
5. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na februar 2001 znaša **100,1**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **107,84** (osnova za leto 2000) indeks **130,76** (osnova za leto 1998)
 indeks **119,30** (osnova za leto 1999) indeks **143,28** (osnova za leto 1997)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	103.343,50		17 %
103.343,50	206.687,00	17.568,40 + 35 %	nad 103.343,50
206.687,00	310.030,50	53.378,60 + 37 %	nad 206.687,00
310.030,50	413.374,00	91.975,70 + 40 %	nad 310.030,50
413.374,00	620.061,00	133.313,10 + 45 %	nad 413.374,00
620.061,00		226.322,30 + 50 %	nad 620.061,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **22.735,60 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **75,25 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.156,00** od 8 do 12 ur **2.078,00** od 6 do 8 ur **1.447,00**
OPOMBA: Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:
 pri dnevnic nad 12 ur **656,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **328,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **229,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo
 4 do 8 ur dnevno **665,00 SIT**, od 8 do 12 ur dnevno **872,80 SIT**, več kot 12 ur dnevno **872,80 SIT** delavcem na vožnji na uro **95,59 SIT**, vendar največ dnevno **872,80 SIT**. **OPOMBA:**
 Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek 735 SIT na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad 735 SIT na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnice v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **72.158,00 SIT**; za 20 let **103.084,00 SIT**; za 30 let **144.317,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **620.061,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
 V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **620.061,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **620.061,00 SIT** izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **620.061,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
 V primeru da ta višina presega **620.061,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Razen odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
 Enkratna solidarnostna pomoč za maj 2001 znaša **164.934,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **494.801,00 SIT + 82.467,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **620.061,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.

**Budnik**

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
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.
01/2313-424; ŽAT (0129) 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
poročali o kongresu
ETF v Zagrebu, srečanju
strojevodij v Fiesi ter
predstavili odločitve
na drugem sklicu
skupščine
SSSLO.**

Malo za šalo, malo za res

AFORIZMI

*Statistike so ugotovile, da se več ljudi loči, kot poroči zavoljo
ljubezni.*

Poneverjajo predvsem preverjeni.

Tudi francoska kuhinja konča na angleškem stranišču.

*Najprej ti slečejo hlače, potem pa ti še rečejo, da moraš zategniti
pas.*

Teoretično smo na konju, praktično pa na psu.

Neumnost je bolezen, ki boli druge.

Žarko Petan

ŠALE

ŽELJA

Kaj je največja želja vsakega policaja?

Da si kupi privat križišče in da gre končno na svoje.

SINDIKALNI IZLET

*Peter se sprehaja po mestu. Ko pride do policijske postaje, zagleda
komandirja, ki kriči: »Zidani Most!!« V trenutku se vsujejo policaji
iz postaje. Nato ponovno zakriči: »Maribor!!« In spet vsi policaji
zdrviijo nazaj v policijsko postajo.*

*Peter potreplja komandirja po ramenu in ga vpraša: »Ja, kaj pa se
dogaja!?!«*

*»Veste, v soboto imamo sindikalni izlet, pa vadimo prestopanje v
Zidanem Mostu,« mu odgovori kamandir.*

RAČUNALNIČAR

Kako vemo, da je bil policaj pri računalniku?

Ekran je ob strani spraskan, ker je v wordu obračal strani.

PAJEK

*Da štoklja prinese otroka, bi človek še razumel, ampak kako
pajek odnese avto, to pa... !?*

OBVESTILO

Odslej nam lahko pišete na naslov elektronske pošte:

ssslomb@siol.net

