



Budnik



ISSN 1408-7405 dvojna predpoletna številka **47/48 junij/2003**

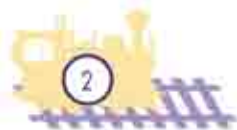
GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



7. Junij 2003
ŠMARJEŠKE TOPLICE

IZ TE ŠTEVILKE



**Beseda predsednika**

S SKUPNIM SINDIKALNIM NASTOPOM NI BILO NIČ!

Desetega junija 2003 smo se predsedniki sindikatov na Slovenskih železnicah sestali, da bi preverili možnost uskladitve stališč in enotnega nastopa v zvezi z izhodišči za poslovno in s tem povezano kadrovsko sanacijo Javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., in izhodišči za oblikovanje koncernskega sistema slovenskih železniških družb, v zvezi z vsebino Odloka o preoblikovanju Javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., v družbo z omejeno odgovornostjo – Holding, d.o.o., in v zvezi s postopkom sprejemanja odločitev o zgoraj navedenem.

Na žalost je bil tudi ta poizkus poenotenja neuspešen, saj sta Ivan Šenkiš (Sindikat železniškega prometa Slovenije) in Nikola Knežević – nadomeščal je predsednika Srečka Hvuca (Sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije) menila, da poenotenje ni potrebno, da je ohlapen Holding primerna organiziranost ter da ni potrebe po negiranju za nas spornih dokumentov.

Tudi v tako globoki krizi – predvsem za zaposlene, kot tudi sama ugotavljata, da nas (zaposlene) čakajo zelo hudi časi tako v obliki zmanjševanja števila zaposlenih kakor tudi na področju plač in drugih socialnih dejavnikov – dogovor o skupnem nastopu ni bil mogoč.

Zato smo se sindikati, ki nam je mar za našo prihodnost, odločili, da storimo ponovno vse, kar je mogoče, da zmanjšamo posledice, ki bi s totalnim razbitjem nastale. **Prvi korak k temu so naslednja stališča, ki so posredovana vladi Republike Slovenije, državnemu zboru Republike Slovenije, Ministrstvu za promet, Ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve, Agenciji za železniški promet, Upravi Slovenskih železnic in sredstvom javnega obveščanja:**

I. UVOD

Vlada Republike Slovenije je na svoji 24. redni seji 5. junija 2003 sprejela pred-

log strokovnih izhodišč za poslovno in s tem povezano kadrovsko sanacijo Javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., in izhodišča za oblikovanje koncernskega sistema slovenskih železniških družb.

Da se omenjeno gradivo pripravlja, smo izvedeli šele, ko ga je obravnavala uprava Slovenskih železnic, d. d. Vendar pa z njim nismo bili seznanjeni, saj je bilo označeno z oznako ZAUPNO. Na tej podlagi smo 15. maja 2003 od vlade Republike Slovenije, Ministrstva za promet in od Slovenskih železnic, d. d., zahtevali, da se iz gradiva umakne oznaka ZAUPNO in da se gradivo takoj, vsekakor pa pred obravnavo na seji vlade Republike Slovenije, posreduje članom Ekonomsko socialnega sveta (v nadaljevanju: ESS), ki ga opredeljuje 19. člen Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., (UR. l. RS št. 26/2003) – v nadaljevanju: ZPPJPSŽ.

Reprezentativni sindikati smo eno izmed verzij izhodišč prejeli od državnega sekretarja za železnice šele 23. maja 2003, naslednjo verzijo pa šele 4. junija 2003, ko nam je uprava Slovenskih železnic, d. d., posredovala tako izhodišča kot tudi Odlok o preoblikovanju Javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., v družbo z omejeno odgovornostjo – Holding Slovenske železnice, d.o.o.

Ob tem ugotavljamo, da vse do tega trenutka izhodišč še vedno ni obravnaval ESS, ki ga določa 19. člen ZPPJPSŽ. Svet namreč ni niti ustanovljen, kljub temu, da smo mi svoje člane imenovali že 15. maja 2003.

Iz zgoraj navedenega ugotavljamo:

1. Da je vlada Republike Slovenije izhodišča za poslovno in s tem povezano kadrovsko sanacijo javnega podjetja Slovenske železnice, d. d., in izhodišča za oblikovanje koncernskega sistema slovenskih železniških družb sprejela, ne da bi zagotovila kakršno koli sodelovanje socialnih partnerjev.

2. Da uprava Slovenskih železnic, d. d., s tem, ko še vedno ni imenovala svojih članov ESS, onemogoča delo tega organa in s tem krši 19. člen ZPPJPSŽ.
3. Da je vlada Republike Slovenije s tem, ko je izhodišča sprejela pred obravnavo na ESS onemogočila usklajevanje na ESS, in je zato odgovorna za kršitev 19. člena ZPPJPSŽ ter Socialnega sporazuma za obdobje 2003-2005, kjer se je v poglavju 3.0. Socialni dialog zavezala, da si bo prizadevala za dejaven in tvoren dialog med socialnimi partnerji o vseh vprašanih skupnega interesa in za ustvarjanje takih medsebojnih odnosov, ki bodo omogočili razreševanje konfliktnih razmer in napetosti med socialnimi partnerji.

II. STROKOVNA IZHODIŠČA Z UKREPI VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA POSLOVNO IN S TEM POVEZANO KADROVSKO SANACIJO IN IZHODIŠČA ZA OBLIKOVANJE KONCERNKEGA SISTEMA ŽELEZNIŠKIH DRUŽB PRED IZVEDBO PREOBLIKOVANJA JAVNEGA PODJETJA SLOVENSKE ŽELEZNICE, D.D.

II/1 – IZHODIŠČA

1. V izhodiščih na strani 5 predlagatelj gradiva navajajo, da je vlada Republike Slovenije zaradi neprestanega slabšanja gospodarskega položaja Slovenskih železnic, d. d., imenovala medresorsko delovno skupino za proučitev vpliva sprememb in dopolnitev Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa in da je ob obravnavi ugotovitev te komisije vlada naročila pospešeno prestrukturiranje Slovenskih železnic, d. d., kar je bila podlaga za pripravo nove zakonodaje na področju železniškega prometa.

Iz zgoraj navedenega izhaja povsem napačna, netočna in nestrokovna ter



politično motivirana ugotovitev, da je za slabšanje gospodarskega položaja Slovenskih železnic, d.d., kriva izključno Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa, ob tem pa je v celoti zanemarljivo nesporno in že večkrat ugotovljeno dejstvo, da so ključni vzroki za slabšanje gospodarskega položaja Slovenskih železnic, d.d., v premajhnih proračunskih sredstvih, ki se realno znižujejo vse od leta 1999 naprej in v padanju cen v notranjem potniškem prometu, ki zaostajajo za inflacijo vse od leta 1999 naprej.

2. V izhodiščih na strani 6 predlagatelji gradiva navajajo, da so bili pri pripravi gradiva upoštevani tudi interesi socialnih partnerjev v še sprejemljivem obsegu. To nikakor ne drži in takšne trditve ocenjujemo kot zlonamerne in zavajajoče, saj smo v uvodu navedli, da se je gradivo pripravljalo pod oznako ZAUPNO in nam predlagatelji niso omogočili niti tistega minimalnega obsega sodelovanja, ki ga določata ZPPJPSŽ in Socialni sporazum, kaj šele, da bi upoštevali interese zaposlenih oziroma socialnih partnerjev.

II/2 – UKREPI

1. Sami ukrepi niti slučajno ne ponujajo realne rešitve slabega gospodarskega položaja Slovenskih železnic, d.d., kar pa ni niti čudno, saj so pripravljeni na povsem napačnih izhodiščih, ki smo jih že navedli pod točko II/1 tega dopisa. Edina svetla izjema glede na prejšnjo navedbo, so ukrepi, ki opredeljujejo finančno in kapitalsko področje, toda še ti po vsebini daleč odstopajo od tistih zahtev, ki jih določajo direktive EU v zvezi z vzpostavitvijo zdrave finančne strukture oziroma prevzemom dolgov.

II/3 – STROKOVNA IZHODIŠČA

Strokovna izhodišča, ki izhajajo iz napačnih predpostavk in ne upoštevajo ključnih vzrokov za slab gospodarski položaj Slovenskih železnic, d.d., ne morejo biti dobra, kažejo pa veliko utvaro predlagateljev, da je mogoče po liniji najmanjšega odpora Slovenske železnice, d.d., iz težkega gospodarskega položaja rešiti zgolj s statusnimi spremembami in s spremembami

Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa ter z odpuščanjem.

Zato taka strokovna izhodišča v celoti zavračamo.

Upravičeno pričakujemo, da se bo vzpostavil ustrezen socialni dialog, v katerem bomo, tako kot večkrat do zdaj, predstavili svoje argumentirane predloge za učinkovitejše delovanje Slovenskih železnic, d.d. Posledice neustreznih odločitev, ki bodo sprejete na podlagi teh strokovnih izhodišč, bomo namreč nosili predvsem zaposleni in uporabniki železniških storitev in s tem posredno vsi državljani Republike Slovenije, najmanj pa tisti, ki so ta strokovna izhodišča pripravljali in jih sprejeli.

Sindikati podpisniki

K tem stališčem:

Sprejem Odloka in Strokovnih izhodišč za poslovno in kadrovske sanacije je obravnaval tudi svet delavcev Slovenskih železnic. Stališča tega organa v zvezi z omenjenima dokumentoma si lahko preberete v zapisnikih sveta delavcev.

Namesto javnega podjetja odslej d.o.o

VLADA SPREJELA ODLOK, S KATERIM SE SŽ PREOBLIKUJEJO V HOLDING SLOVENSKIH ŽELEZNIC d.o.o.

Na 24. seji vlade RS, ki je bila 5. junija, je bil sprejet odlok o ustanovitvi Holdinga SŽ, d.o.o. Holding bo imel položaj obvladujoče družbe z namenom opravljanja holdinške dejavnosti, to je ustanavljanja, financiranja in upravljanja odvisnih družb. Holding bo ustanovil tri družbe, in sicer: družbo za vzdrževanje infrastrukture in vodenje prometa, družbo za opravljanje prevoza potnikov in družbo za prevoz blaga. Holding bo lahko – ob soglasju vlade – ustanovil tudi druge družbe, katerih dejavnost je potrebna za nemoteno in kakovostno opravljanje dejavnosti gospodarskih družb, vendar o teh sedaj ni govora. Poleg

temeljnih nalog bo lahko holding opravljal tudi informacijske, finančne, računovodske, projektantske in druge podobne storitve za poslovni sistem obvladljive in odvisnih družb, ki ga sestavljajo.

Do ustanovitve in začetka poslovanja odvisnih družb bo Holding opravljal praktično vso dejavnost, ki jo sedaj opravljajo SŽ, d.d. **Na Holding bodo prišli v začetku tudi vsi zaposleni. Nove družbe bodo za svojo delovanje, v skladu s potrebami zaposlovala delavce iz Holdinga, kdor pa v odvisnih družbah ne bo dobil zaposlitve, bo vključen v proces kadrovskega**

prestrukturiranja in reševanja pre-sežnih delavcev, ki se bo odvijal na Holdingu.

Poslovodstvo Holdinga je odgovorno, da pripravi predlog delitvenega načrta v 30 dneh od registracije tega odloka, predloge ustanovitvenih aktov pa v nadaljnjih 30 dneh. Po zakonu morajo pričeti delovati odvisne družbe najpozneje do 1. septembra. Osnovni kapital Holdinga znaša 17 milijard tolarjev. Holding upravlja poslovodstvo in šestčlanski nadzorni svet od katerega dve mesti pripadata predstavnikom zaposlenih. Predsednika NS volijo člani sami, mandat slednjih pa traja štiri leta.





Poslovodstvo Holdinga sestavljajo generalni direktor (ni več predsednika uprave) in namestnik direktorja ter dva pomočnika generalnega direktorja. V poslovodstvu bo tudi delavski direktor, a le ob pogoju, če bo imel Holding najmanj 500 zaposlenih. Mandat dosedanje uprave bo v Holdingu trajal do roka, za katerega je bila imeno-

vana v javnem podjetju SŽ. Poslovodje Holdinga v skladu z odlokom vodijo tudi odvisne družbe, kot je to sedaj zastavljeno v aktu o notranji organizaciji. Ob poznavanju tega lahko pričakujemo, da bo podjetje za vzdrževanje infrastrukture in vodenja prometa vodil Andrej Godec, podjetje za potniški promet Andrej Pagon, in pod-

jetje za tovorni promet Blaž Miklavčič. Odlok predvideva tudi imenovanje predstojnika notranje revizije, ki bo skrbel za interno revizijo in notranji nadzor. Z dnem vpisa tega odloka v sodni register preneha veljati dosednji statut javnega podjetja, preneha pa tudi mandat članov nadzornega sveta, ki jih mora vlada imenovati v roku 30 dni.

Nov vladni dokument, s katerim se bo seznanil tudi parlament

STROKOVNA IZHODIŠČA ZA POSLOVNO IN KADROVSKO SANACIJO SŽ

V istem dnevu kot odlok o preoblikovanju v Holding (5. junija) je bil na vladi sprejet še en pomemben dokument, ki je dodobra razhuditel predstavnike zaposlenih (več o tem v uvodnem prispevku). Potem ko smo pričakovali, da bo vlada, pol leta po sprejemu Nove smeri, rekla kaj o navedenem dokumentu, je sprejela ta izhodišča, ki v nekaterih točkah podajajo ocene, s katerimi se nikakor ne moremo strinjati in na katere se je dokaj kritično odzvala tudi uprava SŽ.

Omenjeni dokument, dolg 51 tipkanih strani, je razdeljen na tri poglavja.

V prvem poglavju (izhodišča) so podana temeljna izhodišča in cilji za pripravo tega dokumenta. Na kratko je povzeta slika obstoječega stanja SŽ, pravne podlage za sprejem teh strokovnih izhodišč, navedena pa so tudi imena strokovnjakov iz bank, univerze, prometne stroke ..., ki so sodelovali pri pripravi tretjega poglavja tega dokumenta. Stavek, ki v tem delu bode v oči, je naslednji: **«... hkrati so bili upoštevani interesi socialnih partnerjev v že sprejemljivem dosegu ...»**. V posebnem prispevku lahko preberete, da to ni bilo tako.

Drugo poglavje (ukrepi) je namenjeno ukrepom za poslovno in kadrovske sanacije, ciljem, ki si pri tem morajo slediti, in okvirnim časovnim rokom njihove uresni-

čitve. Med drugim je navedeno, da bo vlada s posebnim zakonom, sprejetim do leta 2004, spodbujala projekte kombiniranega javnega potniškega prometa z uvedbo kombinirane vozovnice, da se do konca leta 2005 odpoveduje pobiranju uporabnine ter s tem omogoči krepitev odvisnih železniških družb (letošnja uporabnina znaša le 50 milijonov tolarjev), da vlada do leta 2005 pripravi zakon, s katerim bo dala poseben pomen intermodalnemu prevozu (razvoj logističnih centrov za Vzhodno in Jugovzhodno Evropo). Omenjen je ukrep poslovne preobrazbe, ki zajema racionalizacijo stroškov, prenavo delovnih procesov, kadrovske prenavo, informatizacijo in tehnološko posodobitev, ki bo trajala do leta 2005. Na investicijskem področju je omembe vreden projekt nabave večsistemskih lokomotiv v prihodnjem letu. Na kadrovskem področju pa bo za nas najbolj pomemben sanacijski zakon, načrtovan za prihodnje leto, ki naj bi zagotovil ustrezen del sredstev za kadrovske prestrukturiranje, prekvalifikacije, dokvalifikacije in reševanje presežnih delavcev. Iz finančnega spektra ukrepov kaže omeniti prevzem posojil, najetih za Pendolino in Siemens v višini 5 milijard tolarjev decembra letos in najem posojila v višini 35 milijard za refinanciranje obstoječih finančnih obveznosti SŽ. Zanimiva je omemba doka-

pitalizacije (privatizacije) tovornega prometa v višini 49 odstotkov. Opaziti je mogoče razliko v besedilu ukrepov, ki jih je sprejela vlada, in besedilom, ki je bilo poslano v potrditev na finančno ministrstvo (priloga strokovnim izhodiščem). Potem ko je v prvem omenjeno, da bo dokapitalizacija izvedena **po** poslovni sanaciji SŽ, je v drugem navedeno, da je privatizacija tovornega prometa **del** poslovne sanacije in da se mora opraviti do konca leta 2005.

Tretje poglavje (strokovna izhodišča) je rezultat dela posebne skupine strokovnjakov iz različnih področij. Po uvodnem delu se v drugem in tretjem podpoglavju izhodišča ukvarjajo z analiziranjem železniških sistemov v Evropi in v slovenskem prostoru. Iz tega dela je treba omeniti ugotovitev strokovnjakov, da je sistem SŽ izrazito monolitno, tradicionalno organiziran ter da je enovitost sistema ovira razvoja v izrazito tržnih razmerah poslovanja. Vzrok krize sistema vidijo v neobvladovanju stroškov (tovorni promet kot izrazito tržna storitev obvladuje menda le 30 odstotkov stroškov), v neinovativnem, protizobrazbenem in senioritetnem plačilnem sistemu ter čezmernem povečevanju stroškov dela v sistemu. Podana je ugotovitev, da je sistem za slabo poslovanje železnice v celoti bremenil vlado RS, premalo pa je namenjal pozornosti lastnim vzrokom krize. Podpoglav-



je predlogov nove organiziranosti SŽ se sistema loti po posameznih odvisnih družbah (potniški promet, tovorni promet, infrastruktura).

V besedilu, ki se opredeljuje do predlogov organiziranosti infrastrukture je najmanj novosti. Rečeno je, da bo podjetje za vzdrževanje infrastrukture na podlagi pet do sedem letne koncesije Agencija za železniški promet dobilo dela pri vzdrževanju infrastrukture, investicijske naložbe pa bodo izvajalcem dodeljene na podlagi razpisa. Omenjeno je, da bo mogoče v EU pričakovati konkurenco tudi pri vzdrževanju infrastrukture in da je ne bo mogoče omejevali. Z noveliranjem Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture se pričakuje racionalizacija na področju vodenja prometa, tako da bi med letoma 2007 – 2010 centralno krmilili železniški promet iz enega centra v Ljubljani.

V tovrnem prometu se pričakuje ob vstopu v EU znatno povečanje prometa, nakar bo v naslednjih letih prišlo do njegove umiritve. Posebej je poudarjena nevarnost konkurence tujih operaterjev, ki bodo s pridobljeno licenco in varnostnim spričevalom lahko opravljali promet po naših tirih. Podana je ocena da bi lahko v najbolj pesimistični varianti SŽ ostale brez 40 – 45 odstotkov tovrnega prometa. Načrtuje se, da podjetje ostane samostojno, vendar se poveže s strateškim partnerjem. **Da bi podjetje vsaj 80-odstotno obvladovalo stroške, se predlaga pripojitev ustreznega dela vleke vlakov k tovrnemu prometu.** Predlagana je tudi ustanovitev družbe za upravljanje s terminali. Priporoča se usmeritev na južnovzhodne trge, ker se pričakuje, da bo po desetem koridorju potoval tovor iz regije, ki predstavlja surovinsko bazo za gospodarstvo EU. Podjetje za prevoz blaga se mora posodobiti z ustreznimi mobilnimi sredstvi. Da bo podjetje dosegalo hitrejši razvoj, naj se država odpove realni uporabnini za dve do pet let.

V potniškem prometu se prav tako predvideva povečanje prometa. Treba je sestaviti vozne rede z enotno – kombinirano vozovnico, kar bo podlaga za novo prometno politiko za subvencioniranje teh stori-

tev. Konkurenca na veji javnega potniškega prometa se obeta leta 2008, ko bo tudi pri teh prevozi prišlo do možnosti prostega pristopa. **Da bi podjetje vsaj 80 odstotno obvladovalo stroške, se predlaga pripojitev ustreznega dela vleke vlakov k potniškemu prometu.**

Kar zadeva odvisne družbe, se za Centralne delavnice ob predvideni racionalizaciji poslovanja obeta specializacija del na posameznih lokacijah, za Gradbeno podjetje se pričakuje, da bo še naprej sposobno pridobivati dela na javnih razpisih za investicije na SŽ in zunaj njih, za Železniški zdravstveni dom se predvideva vključitev v obstoječi zdravstveni sistem v državi, za invalidsko podjetje pa velja ocena, da je ustrezno organizirano in zanj za zdaj ni predvidenih sprememb.

Na koncu tega dokumenta so predstavljeni številni grafi različnih analiz. V eni od teh je prikazano razmerje med prihodki in stroški dela, ki po njihovi oceni govori o tem, da je bila v zadnjih letih rast stroškov dela nerealna. **Posebej je poudarjena rast naše izhodiščne osnove, ki je bila nekdanj na ravni IP za negospodarstvo, sedaj pa je izenačena z IP po SKP.** Na podlagi tega se je IP v petih letih dvignila za 20 odstotkov, glede na primerljive zneske IP v gospodarstvu in negospodarstvu, po nekaterih ocenah je rast naše IP menda celo 33-odstotna.

Še posebej pa se dokument na koncu »poigra« z našo kolektivno pogodbo. V posebni razpredelnici se primerjajo dodatki po SKP (splošni kol. pogodbi) in dodatki iz KPDŽP. Slika pokaže, da je kar nekaj naših dodatkov višjih kot v SKP, nekaj naših dodatkov pa SKP sploh ne pozna. Podana je ocena, da je značilna za plačilni sistem na SŽ uravnilovka, da je napredovanje neustrezno in da imamo izrazito neustrezno izobrazbeno strukturo zaposlenih. V upravi recimo kar 50,4 odstotka zaposlenih nima ustrezne izobrazbe, v infrastrukturi 22,5, še najbolj je v vleki z 10,9 odstotka takih, ki nimajo ustrezne izobrazbe. Povprečna starost zaposlenih je 41,6 leta. Slabemu finančnemu stanju podjetja je po mnenju strokovnjakov botrovala tudi sklenitev različnih dogovorov uprave s sindikati, ki naj bi na leto stali podjetje 1,4 milijarde tolarjev (na primer dogovor o aktivnem oddihu ...)

Čeprav so bila ta strokovna izhodišča sprejeta na vladi, z njimi se bo seznanil tudi parlament, pa to ni akt, ki bi kot kakšen zakon predstavljal pravno zavezujoče rešitve za vodstveno ekipo na SŽ. Nesporno je, da bo imel veliko težo pri odločitvah in vodenju politike preoblikovanja SŽ, toda bolj kot ta dokument nas bodo v prihodnje zanimali akti in rešitve, ki bodo neposredno urejali konkretne zadeve. Odklonilne reakcije na ta dokument pa si v Budniku še lahko preberete.

Zdenko Lorber

POJASNILO UREDNIŠTVA

Izdajo Budnika smo časovno določili glede na napovedane odločitve vlade, predvsem v zvezi s sprejemom Nove smeri, ki smo jih pričakovali že pred časom. Zato se je tudi primerilo, da prejšnji mesec Budnik ni izšel. Ker je ob tem izostalo tudi redno mesečno šolanje, je bilo članstvo oskrbljeno z nekoliko manj informacijami kot sicer. Na kratko bi lahko za to obdobje dejali, da se je dogajalo dosti, zgodilo pa nič. Kljub vsemu so vam vse potrebne informacije na voljo v tej številki.

Hvala za razumevanje!

Blaž Miklavčič tudi o Novi smeri

KAKO SE JE NA STROKOVNA IZHODIŠČA IN NA ODLOK ODZVALA UPRAVA SŽ

Na zadnji seji Sveta delavcev je svoja stališča do obeh dokumentov pojasnjeval predsednik uprave SŽ Blaž Miklavčič. Dejal je, da je bil odlok v veliki meri usklajen z upravo in da je uprava dobila ustrezno »orodje« poslovanja. Po njegovem mnenju je ključno, da so ustrezno urejeni odnosi med holdingom in odvisnimi družbami, in da nas ta ustanovitveni akt ne omejuje v prehodnem obdobju njegovega uveljavljanja. Posebej je poudaril dejstvo, da odlok pušča dovolj maneverskega prostora upravi za njeno svobodno podjetniško odločanje. Na podlagi njegovih pogovorov z vlado RS je omenil možnost skorajšnje ustanovitve družbe za nepremičnine in družbe za trženje telekomunikacij. Ob tem je omenil, da bo sprejem delilnega načrta težaven saj gre za pomemben dokument.

V zvezi strokovnimi izhodišči, ki so bila sprejeta na vladi pa je dejal, da so ukrepi, ki so zajeti v tem dokumentu korektni in da služijo kot podlaga za sprejem sanacijske-

ga zakona. Skupina za pripravo tega zakona je že imenovana. Pri pripravi tega zakona sodeluje tudi uprava, ki se bo zavzemala za to, da bo v ta zakon zajetih čimveč potrebnih vsebin. Poudaril je pomen sprejema tega zakona, ki bo omogočil upravi izpeljavo projekta kadrovske sanacije SŽ. Pri strokovnih izhodiščih pa je uprava imela kar nekaj pripomb. Predvsem se niso strinjali z rokom dokapitalizacije družbe tovarnega prometa, ki bi se naj po prvotni različici zgodila do konca leta 2005.

Predsednik uprave je v zvezi s (ne)sprejemom Nove smeri dejal, da le ta za upravo še zmerja predstavlja ključni dokument poslovanja in da je po dolgotrajnih pogovorih tik pred sprejemom tudi na vladi RS. Omenil je poziv vlade, da uprava Novo smer prilagodi predvsem na področju finančnih obveznosti države. Ob tem je dejal, da bo zaradi nepravčasnega sprejema Nove smeri prišlo do nekaterih zamikov pri rokih uresničitve strateških ukrepov,



Blaž Miklavčič: "Nova smer je tik pred sprejemom na vladi R. S."

sicer pa se njena vsebina v bistvenih točkah ne bo spremenila.

PRED SPREMEBAMI KOLEKTIVNE POGODBE IN DOGOVORA O SOUPRAVLJANJU DELAVCEV

Uprava Slovenskih železnic je svet delavcev že pred časom seznanila s predlogi sprememb Dogovora o soupravljanju delavcev v podjetju. Predlogov zniževanja uveljavljenega števila pravic iz tega Dogovora je kar veliko, je pa res, da nas prava pogajanja o teh spremembah še čakajo. Predlagane spremembe so naslednje:

- črtanje enega od členov, ki nam je do sedaj omogočal ustanavljanje obratnih svetov v sekcijah;
- črtanje dosedanje obveze, da nas je uprava dolžna vsake tri mesece obveščati o poslovanju družbe z računovodskim poročilom,

- črtanje dosedanje zaveze uprave, da nas obvešča o imenovanju šefov sekcij, delavcev, ki so odgovorni za kadrovska in socialna vprašanja;
- črtanje zaveze, da nas uprava seznaja z odločitvami v zvezi s spremembami delovnih razmer in da nas obvešča le o bistvenih spremembah tehnološkega procesa dela;
- **črtanje dosedanjih členov, ki govorijo o sodelovanju pri gospodarjenju s počitniškimi zmogljivostmi in o možnostih preventivnega aktivnega oddiha delavcev in odpoved dogovorov, ki so**

nam te pravice opredeljevali in urejali ta področja;

- predlaga se črtanje sejin SD in zniževanje obstoječih sredstev za izobraževanje njegovih članov in zniževanje plač profesionalnih članov sveta delavcev.

Kar zadeva spremembe kolektivne pogodbe, pa se pričakuje, da bo njihov predlog sprememb uradno naslovljen na sindikate te dni, potem ko je bil na vladi RS 5. junija podprt predlog sprememb KPDŽP in imenovana pogajalska skupina v sestavi Blaž Miklavčič – predsednik in Andrej Godec ter Andrej Pagon kot člana te pogajalske skupine.



POZIV ZA USTANOVITEV EKONOMSKO SOCIALNEGA SVETA

Sindikati na Slovenskih železnica so na predsednika vlade, ministra za promet in ministra za delo, predsednika uprave in na nadzorni svet SŽ, 15. maja naslovili poziv za ustanovitev ekonomskega socialnega sveta.

V zakonu o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., je namreč določeno, da Javno podjetje SŽ in reprezentativni sindikati zaposlenih v njem najpozneje do 31. julija 2003 ustanovijo ekonomsko socialni svet kot posvetovalno telo, ki bo sestavljeno iz enakega števila predstavnikov delojemalcev in delodajalcev s področja železniškega prometa, z namenom dogovarjanja o socialni problematiki zaposlenih v obdobju do izvedbe preoblikovanja Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.

Na tej podlagi so reprezentativni sindikati na Slovenskih železnica, v ekonomsko socialni svet imenovali naslednje člane: Drago Tarej, Jože Pavšek, Mirko Antolovič, Roman Jakopič, Avdo Mešič, Ivan Šenkiš, Srečko Hvauc in Silvo Berdajs. V spremnem dopisu so takrat zapisali:

»Izhajajoč iz navedenega (pravnih temeljitev o.p.) pričakujemo, da bodo imenovani tudi predstavniki delodajalca s področja železniškega prometa, in sicer v enakem številu tako, da bo lahko organ opravil nalogo, ki mu jo nalaga Zakon o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.

Ob tem pa vas želimo opozoriti, da imamo informacije, da je uprava Slovenskih železnice, d. d., že obravnavala strokovna izhodišča za izdelavo sanacijskega programa Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., ki jih je pripravila strokovna projektna delovna skupina, imenovana s sklepom Ministrstva za promet.

Ker je gradivo, iz nam povsem nerazumljivih razlogov, zaupne narave, z njim nismo seznanjeni. Smo pa trdno prepričani, da so izhodišča za izdelavo sanacijskega programa po vsebini vsekar tudi predmet dogovarjanja na ekonomsko socialnem svetu, ki ga določa 19. člen Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.

Zato zahtevamo:

1. Da Ministrstvo za promet, ki je imenovalo projektno delovno skupino za pripravo strokovnih izhodišč za izdelavo sanacijskega programa Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., oz. organ, ki je za to pristojen, iz gradiva umakne oznako zaupno
2. Da se gradivo takoj, vsekakor pa pred obravnavo na seji vlade Republike Slovenije, ki je, na podlagi 13. člena Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., pristojna za njihov sprejem, posreduje članom ekonomskega socialnega sveta v obravnavo.

Razvoj dogodkov je pokazal, da je bila iz dokumenta Strokovna izhodišča za poslovno in kadrovske sanacije sicer umaknjena oznaka zaupno, da pa smo dobili te dokumente le nekaj dni pred sprejemom na vladi in da se o slednjih nismo imeli možnosti s kom pogovarjati – kot bi to moralo veljati za sprejem dokumenta, ki lahko bistveno poseže v pravice zaposlenih.

Ali bomo letos usklajevali plače še po obstoječi metodologiji?

PO BESEDAH FINANČNEGA MINISTRA JE TEMELJNI PROBLEM INFLACIJE NEUSTREZNO USKLAJEVANJE NAŠIH PLAČ IN SOCIALNIH TRANSFERJEV

Letos naj bi plače usklajevali z rastjo inflacije še po dogovoru, ki smo ga socialni partnerji podpisali lani. Kot smo v Budniku že zapisali, naj bi se letos izhodiščne plače za avgust 2003 povečale za 2,5 odstotka. Če rast cen življenjskih potrebščin v obdobju januar-junij 2003 preseže 2,8 odstotka, se izhodiščne plače pri izplačilu plač za avgust 2003 povečajo še za razliko v rasti cen življenjskih potrebščin nad

2,6 odstotka. Prej navedene izhodiščne plače se ob izplačilu plač za december 2003 povečajo za razliko med 100-odstotno rastjo cen življenjskih potrebščin v obdobju januar-november 2003 in že obračunanim povečanjem, navedenim v drugem in tretjem stavku.

Vsebinsko celotnega prejšnjega odstavka sem pisal v pogojniki, ker je kljub zapisanem in uveljavljenemu dogovoru socialnih

partnerjev o višini eskalacije finančni minister presenetil s predlogom, ki pomeni razveljavitev dosedanje metodologije sledenja naših plač rasti cen življenjskih stroškov. V členu, ki naj bi bil sestavni del vladnega predloga Zakona o izvrševanju proračuna za leti 2003 in 2004, najdemo člen z naslednjo vsebino:

»Prejemki in drugi zneski, ki so opredeljeni v zakonih iz naslednjega odstavka



(seznam 16 zakonov, ki jih bo treba spre-
meniti – op. p.), **se v letu 2003 in 2004
s 1. julijem povečajo v višini letne
stopnje rasti cen življenjskih potreb-
ščin, ki se meri s harmoniziranim
indeksom cen življenjskih potreb-
ščin v evro območju**, ki ga v maju
objavi Eurostat. Če je v skladu s predpisi v
letu 2003 povišanje v višini iz prejšnjega
stavka že izvršeno, se povišanje preko te
višine ne izvrši.

Inflacija na evropskem območju je bila
lani 2,3-odstotna, kar je 45 odstotkov letoš-
nje predvidene inflacije v Sloveniji. Če to
dejstvo primerjate z vsebino veljavne eska-
lacije, potem boste lahko ugotovili, da bo

mo delavci v prihodnjih dveh letih precej
oškodovani. Ker naj bi vlada s »takšnim
načinom razmišljanja« posegla v kar 16
zakonov, bodo poleg delavcev in upoko-
jencev posledice občutili še prejemniki rej-
nin, subvencioniranja študentske prehrane,
nadomestila za brezposelne, starševskih in
družinskih prejemkov (otroški dodatki ipd).
Kot je zapisano v fiskovnem poročilu vlade,
bodo ta predlog usklajevali še znotraj vlad-
ne koalicije in pri socialnih partnerjih.

Medtem ko je delodajalska stran že
podprla tak predlog finančnega ministra, je
v sindikatih že zavrsalo. Nesprejemljivo je,
da bomo največjo ceno varčevanja držav-
ne blagajne in posledice doseganja ravni

evropske inflacije najbolj občutili prav de-
lavci in socialne kategorije prebivalstva v
Sloveniji. Že tako ali tako je zaradi ne-
ustrezne davčne politike delo v primerjavi s
kapitalom preobremenjeno. Ob tem pa se
soočamo še z veliko neenakostjo in ogrom-
nim socialnim razslojevanjem prebivalstva
v Sloveniji.

Kot da napovedani obet zniževanja
cene našega dela ne bi bil zadosten razlog
za skrb zaposlenih, pa je premier v intervju-
ju za največji dnevnik napovedal še nujen
poseg v pokojninsko zakonodajo in prepo-
trebno reformo zdravstvenega sistema. Ni
treba posebej ugotavljati, da zniževanje čigavih
pravic se bo zopet posegalo!

Kam plovemo?

SLOVENIJA – DEŽELA REVNIH!

**Več kot 63 odstotkov davčnih zavezancev v Sloveniji mesečno ne prejme več kot dobrih 123
tisoč tolarjev BRUTO!**

To ni izmišljen podatek, temveč si ga
lahko vsak poišče na spletnih straneh
Davčnega urada RS, ki je nedavno objavil
natančno analizo pobrane dohodnine v
letu 2001. V podnaslovu zapisani odstotek
pomeni delež tistih, ki so se znašli v prvem
razredu dohodninske lestvice za leto 2001,
znesek v nadaljevanju stavka pa pove,
koliko je maja letos znašal prejemek v
prvem razredu dohodninske lestvice, ki je
najnižje obdavčen (glej sindikalno listo).

Podatki so več kot zgovorni. Če se skla-
dajo s slovensko zgodbo o uspehu, je to
seveda predmet ocene tistega, ki to bere.
Neizpodbitno pa ostaja, da šest od desetih
Slovencev živi revno oziroma na pragu
revščine. Primerjava opravljenih analiz po-
brane dohodnine za nekaj zadnjih let po-
kaže, da se delež teh z najnižjimi prihodki
veča in se je od leta 1997 povečal za dva
odstotka. Delež tistih v drugem dohodnin-
skem razredu, ki v davčno blagajno skupno
prinese največ denarja, pa je prvič padel
pod 27 odstotkov. Deleži v višjih davčnih
razredih pa se gibajo od 5,6 v tretjem do
0,7 odstotka v zadnjem dohodninskem raz-
redu. Ugotovitev, ki jo je iz slednjega mo-
goče povzeti, je, da se Slovenci vse bolj

socialno razslojujemo. To tako ali tako v
življenju opazamo, sedaj pa nam to stalno
bolj dopoveduje še uradna statistika. Ob
vedenju deležev števila dohodninskih zave-
zancev znotraj posameznega razreda nam
drugače zveni tudi podatek o povprečni
slovenski plači, ki znaša (glej sindikalno
listo) nekaj čez 246 tisoč tolarjev bruto.
Vprašanje, ki se ob tem zastavlja je, koliko
pa zaslužijo tisti z največjimi prejemki.

Analiza zavezancev z najvišjimi bruto
prejemki v letu 2001 je pokazala, da so
bili obdavčljivi bruto prejemki pri 14 za-
vezancih (letno) večji kot 100 milijonov

tolarjev, pri sto največjih zavezancih je
skupni bruto znesek znašal nad 49 mili-
jonov tolarjev, pri dvestotem iz te lestvice
pa je znašal ta nekaj nad 39 milijonov
tolarjev. Posamezno je bil rekorder zave-
zanec, ki je imel leta 2001 159 milijonov
tolarjev skupnih bruto prejemkov. Če gleda-
mo izključno plače, je prejel zavezanec
največjo plačo pred dvema letoma 136
milijonov tolarjev, **kar je 61-krat več**,
kot je takrat znašala povprečna plača v
Sloveniji. (Kolikokrat več pa od tistih v
prvem dohodninskem razredu, pa si kar
sam izračunajte!)

DAVČNI RAZRED	1997	1998	1999	2000	2001	Znesek odmerjene dohodnine za 2001 v mio SIT
I	61,70	62,97	62,82	63,33	63,77	76.259
II	28,90	27,95	27,90	27,50	26,90	120.412
III	5,63	5,43	5,51	5,49	5,61	55.163
IV	1,79	1,75	1,78	1,75	1,76	27.597
V	1,23	1,19	1,24	1,20	1,24	30.238
VI	0,74	0,71	0,76	0,73	0,71	40.366
Skupaj št. zavezancev	1.131.633	1.145.032	1.153.035	1.163.923	1.155.125	350.034
Glavni urad DURS, Sektor za načrtovanje, analiziranje in statistiko						



SOCIALNI SPORAZUM 2003–2005

Vlada že kaže znake, da ga ne bo spoštovala!

Ob koncu aprila so socialni partnerji, ki so vključeni v delo Ekonomsko-socialnega sveta, podpisali socialni sporazum, ki pomeni najvišji raven socialnega dialoga v Sloveniji. V tripartitem organu, sestavljenem iz predstavnikov vlade, delodajalcev in predstavnikov delavcev, smo v pogajanjih in ob podpisu sodelovali tudi mi, preko naše sindikalne centrale SZS Alternativa.

S socialnim sporazumom partnerji sklepajo dogovor, ki vsebuje ukrepe in dejavnosti socialnih partnerjev na najpomembnejših področjih našega delovanja. Področja, ki so predmet socialnega sporazuma, so: gospodarski razvoj, socialni dialog, politika plač, varnost in zdravje pri delu, socialna varnost, pokojninsko zavarovanje, družinska in stanovanjska politika, pravna varnost ... Cilj sklenjenega dogovora, ki velja za obdobje 2003-2005, je uravnotežen socialno-ekonomski razvoj v Sloveniji. Socialni sporazum je sestavljen tako, da ob uvodnih določbah na posameznih, prej omenjenih področjih delovanja opredeljuje skupne kot tudi posamezne naloge, konkretno za vsakega izmed treh socialnih partnerjev. To seveda pomeni, da imamo poleg dobrobiti, ki naj bi jih ta sporazum prinašal, opraviti tudi z obveznostmi, ki jih moramo izpolnjevati. Ker je velik delež obveznosti in obljub v tem dogovoru prevzela tudi vlada, jo bomo na neizpolnjevanje le-teh sproti opozarjali. Del socialnega sporazuma je tudi dogovor o politiki plač, ki pa je bil za letošnje leto dogovorjen že lani, tako da ga v tem sporazumu ne boste našli.

Del sporazuma, ki se dotika poglavja gospodarski razvoj Slovenije, podaja ugotovitev, da med glavne pogoje stabilnosti poleg umirjene rasti cen sodijo urejena davčna zakonodaja, javna finančna politika in finančna disciplina. V zvezi s tem je podan cilj, da do vstopa Slovenije v EU izpolnimo Maastrichtske kriterije glede inflacije in da se vladna politika reguliranja nadzorovanih cen na letni ravni ne dvigne preko ciljne letne stopnje inflacije. Naloga sindikatov v tej zvezi je, da svoje članstvo spodbuja k iskanju novih rešitev in sprememb za izboljšanje socialnega in materialnega položaja in doseganje čim boljših delovnih in poslovnih rezultatov. V okviru davčne politike se del dogovora dotika zakona o dohodnini in sprememb, ki naj bi bile v njem uveljavljene. Težnja je, da se dvigne splošna davčna olajšava za vse zavezanke in s tem razbremeni tiste v najnižjih dohodkovnih razredih. Dogovorjeno je, da se v novem zakonu odpravnine zaradi odpovedi pogodbe o zaposlitvi po zakonu o delovnih razmerjih ne obdavčujejo že v letu 2004, prav tako naj bi se pri uveljavljanju zakonodaje v letih 2005-2007 zagotovilo postopno dvigovanje neobdavčljivega dela dohodkov na raven osnovnega zneska minimalnega dohodka. Dogovorjeno je, da socialni partnerji septembra letos proučijo možnost izjemnega znižanja davčnih obveznosti v letu 2004 za osebe v najnižjih dohodkovnih razredih. Spodnji prag obdavčitve izplačanih plač naj bi se dvignil za stopnjo inflacije v letu 2003 in 2004 oziroma do višine 150 tisoč tolarjev. V tem delu dogovora najdemo tudi zavezo partnerjev, da se sprejme Zakon o udeležbi zaposlenih v dobičku družbe, ki bo

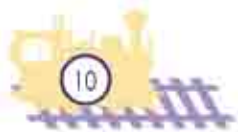
ob zagotovitvi razvojne funkcije dobička omogočil dodatno stimuliranje zaposlenih v uspešnih podjetjih na davčno stimulativen način.

V poglavju, ki govori o javnih financah, kaže omeniti dve zadevi. Prva govori o tem, da ob spremembah pokojninskega zakona partnerji ne bodo soglašali, da bi prihajalo do novih izjem, ki bi obremenjevale pokojninsko blagajno (namera poslancev, da si uredijo ugodnejši način upokojevanja!!!), in da se ob predvidenih spremembah javnih financ stremi k cilju, da se skupni delež obremenitev v okviru stroškov dela (davki in prispevki) ne bi povečal. Spoštovanje te zaveze bo posebej zanimivo spremljati ob uveljavitvi reforme zdravstvenega sistema, kjer se pojavljajo zamisli, da se prispevna stopnja zaposlenih za zdravstvo dvigne. V poglavju, ki govori o prestrukturiranju slovenskega gospodarstva, je za nas zanimiv stavek, ki govori o tem, **da bo vlada pri vodenju postopkov nadaljnje privatizacije podjetij v lasti države upoštevala socialni dialog in sodelovanje vseh partnerjev** ter z ustreznimi sistemskimi rešitvami zagotovila pravne možnosti za notranje odkupe. Naloga, ki se veže na delodajalce v tem poglavju, pa govori o tem, da le-ti namenijo več sredstev za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih in da pri oblikovanju politike plač krepijo oblike nagrajevanja prispevkov delavcev, ki bodo zagotavljale večje zadovoljstvo zaposlenih in hkrati tesnejši stik in navezanost na podjetje in njegove rezultate. V zvezi s politiko plač je dogovorjeno, da se bo usklajevanje plač vezalo na rast cen življenjskih potrebščin. (zadnji dogodki nam kažejo, da so delovali pomembni predstavniki vlade v tem delu socialnega sporazuma s figo v žepu!!!). Ob tem velja dogovor, da rast plač zaostaja vsaj za eno odstotno točko za rastjo produktivnosti, da se omogoči vlaganje v razvoj, zagotavljanje delovnih mest in povečanje socialne varnosti. V tem delu dogovora je dogovorjen tudi regres, ki naj bi za letošnje leto znašal minimalno 132.170,00 tolarjev in največ 70 odstotkov povprečne plače v Sloveniji. Regres za prihodnje leta pa se določi tako, da se letošnji regres dvigne za rast cen življenjskih potrebščin brez cen alkoholnih pijač in tobaka. Kar seveda pravno varnost zaposlenih in razreševanje individualnih in kolektivnih delovnih sporov, je treba težiti k temu, da se poskuša čim več primerov in sporov razrešiti po mirni poti, v zunaj sodnih poravnava, mediacijah in arbitražah. Za to so se zavzeli vsi socialni partnerji.

Predvideno je, da bo spremljanje uresničevanja tega sporazuma sproti, enkrat na leto, praviloma aprila, pa bodo na posebni seji ekonomsko-socialnega sveta obravnavali poročila o uresničevanju tega sporazuma vseh treh partnerjev. V primeru odstopa od dogovorjenih obveznosti lahko kateri koli partner zahteva obravnavo na seji ESS. Glede politike plač za prihodnje obdobje je dogovorjeno, da se sporazum sprejme do konca letošnjega leta.

Zdenko Lorber





Iz dela prometne in tehnične komisije

RACIONALIZACIJA ALI VARNOST?!

Zaposleni na Slovenskih železnica smo postavljeni v čas in prostor, kjer se ne strokovne in nerazumne odločitve sprejemajo po tekočem traku. Če nam je ne zakuha objestni politiki (ali tisti, ki bi to želeli biti), nam svojo strokovnost (beri – moč) pokažejo naši vodstveno – strokovni delavci.

V Prometni in Tehnični komisiji smo na skupnih sejah obravnavali problematiko, ki se nas trenutno najbolj dotika. Pregledali smo Navodilo 200.01 in se ustavili že pred glavnim vprašanjem, kako je Navodilo sploh lahko začelo veljati in se uporabljati, preden so bili sprejeti in v uporabo dani novi pravilniki. Vsako navodilo bi moralo biti v skladu z veljavnimi krovnimi predpisi, vendar pri nas očitno ni tako. Snovalcem takšnih navodil na SŽ ni treba poznati, oziroma upoštevati ničesar, kar ni v njihovem interesu. Verjetno se že tu prične pravna država? Problem postane pa še veliko večji, ker govorimo o Navodilu za opravljanje vlečne dejavnosti. Za snovalce je pri izdelavi navodila bila pomembna samo racionalizacija delovnih procesov, varnost vseh udeležencev v prometu pa je ovira, ki jo je bilo treba čim bolj obiti. V komisijah smo pripravili pripombe in jih poslali PE Vleka in tehničnovagonska dejavnost. V odgovoru nam sporočajo, da

bodo pripombe v manjši meri upoštevane, kar pa zadeva pripombe na ravnanje ob okvarah varnostnih naprav, kot sta budnik in avtostop napravi, pa vztrajajo pri postopkih, katere so predvideli. Očitno pristojni ugotavljajo, da varnostne naprave na vozilih niso potrebne, če pa slučajno delujejo, pa so namenjene za sankcioniranje osebja ob slučajnem aktiviranju, ne pa dejanski varnosti. Ker se zavedamo resnosti in teže sprejemanja novih pravilnikov in navodil, bomo poskušali storiti vse, da bo v predpisih upoštevan vsaj vidik varnosti.

Obravnavana je bila tudi problematika spenjanja in razpenjanja EMG 310 in 312, voznja E-lok 363 v spregi ter povečanje obremenitev vlečnih vozil. Odgovori, ki jih je v zvezi s to problematiko podala PE Vleka in tehničnovagonska dejavnost, se večidel ne nanašajo na vprašanja ali pa niso resni. Takšnih šal nam bo hitro postalo dovolj in očitno je, da nas nekdo želi prisiliti v drugačen način dialoga.

Kar zadeva prometno problematiko, so bili obravnavani nepredpisno postavljeni signali in aktivnost baliz ASN začasne odjavnice Vreme, v času med pretrgano službo. PE Vodenje prometa nam je podala odgovor, da je bil PE Vzdrževanje infrastrukture podan predlog za predelavo SV

naprave, vendar kljub obljubam se ni še nič zgodilo. Obremenjevati se s takimi problemi se je za nekatere očitno brezpredmetno, saj probleme imajo tako samo strojevodje, stroški, ki se pa ob tem pojavljajo, pa so očitno zanemarljivi.

Glede naše zahteve za vpis največje hitrosti posameznega vlaka v vozno redno knjižico problem očitno ni bi pravilno razumljen. Problematika telefonskega dnevnika P-43b med postajama Pivka-Illirska Bistrica je delno rešena, saj se pogovori vpišejo le, če je strojevodja obveščen, da je snemalna naprava v okvari, v zvezi s premikalnim signalom 5L na postaji Škofja Loka pa je podan predlog za ustanovitev komisije, ki bo opravila ogled in predlagala ustrezno rešitev.

Upamo, da se bodo obljube začele tudi na terenu uresničevati in da ne bodo ostale kos popisanega papirja, tako kot nam mnogokrat kažejo izkušnje do sedaj. V komisijah smo odločnega mnenja, da moramo storiti vse, da se že v predpisih omogoči varno in urejeno odvijanje železniškega prometa, pri samih delovnih procesih pa karseda upoštevati tudi predpise s področja varstva pri delu.

Zlatko Ratej

ŽIVKO, ČUJEČNIK, BUDNIK, BOG NE DAJ BUDILNIK ALI OPIS DOGAJANJA, KI SE LAHKO BERE KOT GROZLJIVKA ...

Namen mojega tokratnega pisanja ni vnašanje zmede med osebje vlečnih vozil, ki mora v vsakem trenutku poznati postopek ravnanja v primeru okvare najpomembnejše varnostne naprave, tj. budnostne naprave, temveč samo opis primera, kako in s kakšnimi argumenti so naše strokovne služ-

be predpisovale novi postopek, ki je, to že lahko zatrdim tudi iz lastnih izkušenj, ustvaril zmedo med uporabniki tega predpisa, kot je še ni bilo.

Zelo rad bi Vam v uvodu napisal, kakšno je pravilna ravnanje strojevodje v primeru

okvare budnostne naprave, se pravi ravnanje, ki v mejah veljavnih predpisov ni pravno sporno in "zdrži na sodišču", če je osebje vlečnih vozil vpleteno v primer in obsodbo nepravilnega ravnanja. Toda bojim se, da Vam tega danes ne zna pojasniti nihče.



Vsi smo, po osamosvojitvi Slovenije težko pričakovali nove predpise, pravilnike in navodila, iz več razlogov: malo zato, ker smo glede na patriotsko pripadnost in pričakovanja, od nove države pričakovali, da bodo novi predpisi vendarle naši in samo naši in bomo tako tudi na področju predpisov prekinili popkovino z nekdanjimi Jugoslovanskimi predpisi, največ pa zato, ker smo pričakovali, da bodo novi predpisi, ki jih bomo sestavili sami, povsem **jasni in nedvoumni**. Vendar pa je mogoče že na primeru postopka s pokvarjenim budnikom dokazati, da na žalost ni tako.

Da je temu tako, dokazuje že brzojavka številka **3. 3. 1107/2003 TR**, z dne **15. aprila 2003**, ki jo je izdal direktor poslovne enote za vleko in tehnično vagonso dejavnost, ker je podpisana in tako z imenom in priimkom direktorja PE vleka in TVD, zagotavlja, da za predpisani postopek prevzema vso odgovornost.

Kako bi bila izvedba takega postopka videti v praksi, pa je že drugo vprašanje. Vas zanima, zakaj? Pa pojdemo po vrsti!

1. Kaj je budnik in zakaj se uporablja?

Budnik je varnostna naprava impulznega tipa, ki mora poskrbeti **za takojšnje zaustavitev vlaka ali vlečnega vozila** (prekiniti vleko in vzpostaviti prisilno zaviranje, po **UIC št. 641 I**) v primeru, ko postane strojevodja **iz kakršnega koli razloga nezmožen za njegovo upravljanje ali če pride do njegove okvare!**

2. Splošno znani, predvsem pa uveljavljeni stari postopek ravnanja strojevodje v primeru okvare budnostne naprave je bil, glede na **pomembnost omenjene varnostne naprave**, v primerjavi z novim, precej bolj rigorozen, predvsem pa je bil popolnoma jassen in nedvoumen. Slednjega o novjšem predpisu ne morem zagotovo trditi in to lahko dokažem z nekaj primeri.

Ta je določal, da je vlečno vozilo s pokvarjeno ali odplombirano budnostno napravo nesposobno za železniški promet in se z njo ne sme pričeti vožnje vlaka. Če pa je prišlo do okvare med

vožnjo vlaka, je bilo nadaljevanje vožnje vlaka dovoljeno le do naslednje postaje, s hitrostjo, ki ni večja od 30 km/h, kjer se vlečno vozilo razglasi za nesposobno za železniški promet.

3. V prvem osnutku Pravilnika 202, tj. Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil, ki ga je pripravljala Franc Širec, z dne 23. novembra 2001, je imel budnik mesto, kot mu glede na pomembnost pripada.

Zakaj se je Služba za vleko v nadaljnjem usklajevanju predpisov odločila za spremembo v taki obliki, kot je sedaj, mi do pogovora z nekaj akterji, ki so vplivali na spremembo, ni bilo znano.

Dejstvo torej je, da so z uveljavitvijo Pravilnika 202, budnostno napravo popolnoma razvrednotili, kot da imamo na vlečnih vozilih nameščen **budnik**, katerega namen mi ni treba posebej omenjati, s tem pa so, po mojem mnenju, popolnoma razvrednotili tudi naš poklic. Za naše strokovne službe je po novem pomembnejša varnostna naprava, avto-stop naprava, ker je, po njihovem mnenju, v primerjavi z budnostno napravo, glede na pogostnost aktiviranja na prvem mestu. Ne zavedajo pa se, da te primerjave niso možne iz najmanj dveh razlogov: prvič zato, ker se posredovanje budnostne naprave neposredno ne registrira in drugič, ker bi bilo treba narediti tudi analizo vzrokov, zakaj je bila v posameznem primeru aktivna baliza signala, oziroma kakšni so bili tedaj prometni razlogi za "netekočo" vozno pot vlaka, kar pa so po mojem prepričanju le pobožne želje.

Nihče pa očitno ni pomislil na glavni namen budnostne naprave, to je zaustavitev vlaka v primeru, da strojevodja postane nesposoben za vožnjo vlaka, za kar bo poskrbel **takoj**, v mejah nastavljenih časov, brezhibno delujoči budnik, medtem ko je za posredovanje avto-stop naprave **obvezno potreben vpliv aktivne balize signala**.

Kdo bo torej, v primeru nezmožnosti strojevodje poskrbel za zaustavitev vlaka, na progah ki niso opremljene s

signali in avto-stop napravami oziroma tedaj, ko vozi vlak na določeni relaciji čez postaje s prevozom ali pa je na lokomotivi pokvarjena tudi avto-stop naprava?

Bomo čakali tako dolgo, da bo za argumentacijo navedenega primera potreben izredni dogodek?

4. V Pravilniku 202 je v 107. členu predpisano ravnanje ob okvari budnika: "če se budnik pokvari med vožnjo vlaka, sme strojevodja oziroma voznik njegovo delovanje izključiti in nadaljevati vožnjo **do naslednje postaje**, s hitrostjo največ 30 km/h, kjer razglasi vlečno vozilo za pokvarjeno.

Če je na vlečnih vozilih **dvojna zasedba** ali če se ta lahko zagotovi na naslednji postaji, lahko vlečno vozilo nadaljuje vožnjo **do končne postaje oziroma delavnice**, vendar ne s hitrostjo večjo od 100 km/h.

5. V Navodilu 200.01, pa je v tč. 8. 5. napisan naslednji postopek ravnanja strojevodje v primeru okvare budnika: "vozilo s pokvarjenim budnikom ni sposobno za železniški promet in ne sme odpeljati iz vlečne enote. Budnik je pokvarjen, če ne deluje v skladu z zahtevanimi tehničnimi pogoji, ali če so odstranjena plombirna sredstva.

Če se budnik pokvari med vožnjo, lahko vlak z enojno zasedenim vlečnim vozilom nadaljuje vožnjo **do prve zasedene postaje** s hitrostjo, ki ne sme biti večja od 30 km/h. Na postaji se vozilo razglasi za pokvarjeno. Vožnja vlaka s pokvarjenim budnikom je dovoljena **do končne postaje oziroma delavnice**, če se zagotovi **dvojna zasedba**. Največja dovoljena hitrost je 100km/h.

6. Bralcu, ki je podrobno prebral postopek predpisan v Pravilniku 202 in postopek predpisan v Navodilu 200.01 (tč.05. in 06.), bo ugotovil, da se v poudarjenemu besedilu močno razlikujeta, čeprav bi moral biti postopek v Navodilu 200.01



popolnoma usklajen s Pravilnikom 202, saj je po rangi višji.

Zakaj je po mojem mnenju to tako sporno?

1. Od sestavljavca Navodila 200.01, bi lahko pričakovali, da bi si v sestavljanju tako pomembne točkah vzel čas in si natančno prebral, kaj piše v 107. členu Pravilnika 202, in ga napisal v skladu z njim!

2. Spornost v terminu: **...“do prve zasedene postaje”...**

Predpostavimo, da vozimo tovorni vlak na relaciji Divača–Koper. Nekje na sredini poti proti približevanju nezasedene TK postaje Črnotiče se nam pokvari budnik! V okviru trenutno veljavnih predpisov, smo dolžni peljati vlak z največjo hitrostjo 30 km/h do prve zasedene postaje, ki pa je v našem primeru Koper! Glede na neusklajenost predpisa in glede na stres, ki ga je strojevodja doživel v navedenem primeru se lahko zgodi, da pri izvažanju TK postaje Črnotiče odpove tudi sam. Tudi on je le človek! Kdo bo, tam nekje proti nezasedeni TK postaji Hrastovlje, sredi največjega padca proge, poskrbel za takojšnjo zaustavitev vlaka? Morda aktivna baliza samostojnega predsignala TK postaje Hrastovlje? Kaj pa če je vlaku ravno tedaj postavljen prevoz ali pa če ima lokomotiva, bog ne daj, pokvarjeno tudi avtostop napravo?

3. Spornost v terminu: **...“dvojna zasedba”**

Glede na to, da je v točki 5.3.1. Navodila 200.01, napisana definicija, kaj pomeni **dvojna zasedba**: “Dvojna zasedba (DZ) pomeni, da je poleg strojevodje v upravljalni kabini še pomočnik strojevodje oziroma kurjač parne lokomotive na teh vrstah vozil”, smo postavljeni pred dilemo, kaj je za hitrejšo razrešitev situacije bolje, ali čakati pomočnika strojevodje oziroma strojevodjo

ali počakati na prihod pomožne lokomotive in v spregi z njo nadaljevati z vožnjo vlaka do končne postaje?

4. Spornost v terminu: **...“do končne postaje oziroma delavnice”...**

Glede na turnuse posameznih vozil ter glede na številčno stanje in potrebe po vozilih, lahko realno pričakujemo, da bo tako vozilo kar nekaj časa obratovalo v prometu. Smer proti delavnici se kaj hitro lahko spremeni ali pa celo nekajkrat prekine.

Na kaj želim torej s svojim prispevkom opozoriti?

1. na popolno razvrednotenje najpomembnejše varnostne naprave,
2. na predpisovanje tako pomembnega postopka z brzojavko, katere vsebina ni usklajena z dnevom uveljavitve, določene z Navodilom 200.01,
3. na neusklajenost postopka med Pravilnikom 202 in Navodilom 200.01 in
4. na neupoštevanje hierarhijskega predpisa, po katerem je vprašljiv ne samo postopek za ravnanje s pokvarjenim budnikom, pač pa celo Navodilo 200.01, saj nekatere določbe niso usklajene s še vedno veljavnim Pravilnikom 2.

kom, pač pa celo Navodilo 200.01, saj nekatere določbe niso usklajene s še vedno veljavnim Pravilnikom 2.

Da pa vsa stvar zares ni tako preprosta, dokazujejo tudi dejavnosti vodje oddelka za prometni in logistični nadzor iz službe za interno revizijo in notranji nadzor, ki v nedavnem primeru okvare budnika pri vožnji vlaka IC 211 (14.03.2002), na postaji Sava, razpolaga s postopkom, ki ga v svoji karieri v sistemu Slovenskih železnic še nisem nikoli zasledil, in trdi, da so bila ravnanja osebja vlečnih vozil nepravilna in zahtevajo ustrezno obravnavo! Po njegovem mnenju bi lahko navzoči inštruktor strojevodje prevzel vlogo sovoznika in od postaje Sava, z nalogom in največjo dopustno hitrostjo vlaka 60 km/h, nadaljeval vožnjo do postaje Dobova, vse z namenom, da bi se zmanjšala zamuda vlaka IC 211, čeprav nato v nadaljevanju dopisa poudarijo, da jim je poznan postopek, določen z navodilom 200.01?

Pa saj ni res!

Mi, ki naj bi postopek dobro poznali in se v praksi že pojavljamo med kladivom in nakovalom, pa naj pravilno ukrepamo?! Minister Gregor pa nič ...

Emil Lipovšek

O PROBLEMATIKI VARNOSTNIH NAPRAV NA SEJI GLAVNEGA ODBORA! UPOŠTEVAJTE NAVODILA GO SSSLO!

Zaradi nejasnosti in zmede pri določanju pravil, ki veljajo okrog postopkov pri okvarah budnika in ASN (glej članke Emila Lipovška in Zlatka Rateja) je glavni odbor sklenil, da pripravi skupek navodil osebju, ki bodo v duhu največje varnosti zavarovali osebje in odpravili dvome, ki sta jih s svojimi odločitvami do zdaj izzvali PE Vleka in TVD. Zato upoštevajte navodila, ki jih je v zvezi s tem sprejel GO SSSLO.

ODGOVOR NA JAVNO POSTAVLJENO VPRAŠANJE O VZROKIH ZA POVEČANJE OBREMENITVE VLEČNIH VOZIL

Bralci Budnika se verjetno še spominjate, v eni zadnjih izdaj javno zastavljenega vprašanja, namenjenega šefu službe za vleko Zvonku Ucmantu, da nam pojasni, kateri so razlogi za povečanje obremenitev vlečnih vozil, in obljube, da boste z odgovorom seznanjeni takoj, ko ga bomo prejeli.

Dejstvo je, da Zvonku Ucmantu, pred odhodom na novo delovno mesto ni uspelo vzeti si nekaj minut časa in odgovoriti na javno postavljeno vprašanje.

Smo pa v okviru obravnavane problematike prejeli od PE Vleka in TVD v dopisu št. 3.3.-1316/TM z dne 16. maja 2003, naslednji odgovor:

"Obremenitve lokomotiv so bile izračunane po formuli navedeni v točki 11.4. Navodila 200. 01, ki je bila doslej navedena v 8. členu Navodila 52.

Za izračun specifičnega upora vlaka je bila uporabljena formula za kotalne ležaje

in upoštevano, da so vlaki pretežno mešane sestave (glej točka 11.1.15. Navodila 200. 01). V Navodilu 52 je bila za izračun specifičnega upora vlaka uporabljena formula za drsne ležaje in prav tako za mešane tovorne vlake. Zaradi navedenih dejstev so se izračunane mase vlakov v odnosu na Navodilo 52 povečale.

Po izračunu obremenitev lokomotiv je bila kot največja masa pri minimalni trajni hitrosti posamezne vrste lokomotive upoštevana aritmetična srednja vrednost med izračunano maso pri minimalni trajni hitrosti in maso vlaka pri prvi večji hitrosti. Za obremenitve pri ostalih hitrostih večjih od minimalne trajne hitrosti se je upoštevala navzdol zaokrožena izračunana masa vlaka za posamezne hitrosti (na primer 20, 30, 40, 50 itd km/h) in za odločilne upore proge."

Službi za vleko se zahvaljujemo za odgovor o vzrokih za povečanje obremenitev

vlečnih vozil in za razlago, da so v preteklosti v izračunih specifičnega upora vlaka uporabljali formulo za drsne ležaje, sedanji izračuni pa temeljijo na formuli za kotalne ležaje, ki naj bi teoretično omogočali dvig obremenitve vlečnih vozil.

Nikakor pa nam ni jasno, kaj bistvenega se je izboljšalo na vlečnih vozilih, ki so v prejšnjem in sedanjem primeru na čelu vlaka, da bi opravičevale povečano obremenitev, če vemo, da so tudi njihovi najbolj vitalni mehanski sklopi izvedeni z drsnimi ležaji (obesnimi ležaji tako v preteklosti kot tudi sedaj), da se ni izboljšalo vzdrževanje, da se ni dvignila stopnja izolacije, predvsem pa, da vozila niso enako stara ali mlajša temveč starejša, poleg tega pa kazalniki okvar kažejo trend povečanja okvar in ne zmanjševanje, ...

Emil Lipovšek

PRIMER RAZREŠEVANJA SLABE VIDLJIVOSTI (BERI NEVIDLJIVOST) PRITLIČNEGA PREMİKALNEGA SIGNALA 5L, NA PERONU POSTAJE ŠKOFJA LOKA, KI GA ZAKRIVAJO POTNIKI, KO ČAKAJO NA PRIHAJAJČI VLAK V SMERI PROTI POSTAJI LJUBLJANA

Na nedavni skupni seji, tehnične in prometne komisije SSSLO, ki je potekala 26. marca 2003 v prostorih sindikata na Trgu OF 07, smo med drugimi aktualnimi temi obravnavali tudi problematiko slabe vidljivosti (beri nevidljivosti) pritličnega premikalnega signala 5L na postaji Škofja Loka.

Pritlični premikalni signal 5L se na postaji Škofja Loka nahaja na "A" strani postaje, na tri četrte dolžine perona, med tiro 3 in 4, malo za prehodom, ki je namenjen dostopu potnikov na peron v smeri proti Ljubljani.

Ko po napovedi vlaka, v smeri proti postaji Ljubljana, potniki pričnejo dostopati

na peron, s svojimi telesi zaradi "neposredne" postavitve omenjenega pritličnega signala, zakrivajo pogled na njegov signalni znak.

Glede na to, da se na navedeni postaji redno izvajajo križanja vlakov in tako imenovani kratki uvozi do pritličnega premikalnega signala 5L, ob koncih tedna in dela



prostih dneh pa je služba pooblaščenega postajnega delavca celo prekinjena, obstaja zaradi nevidljivosti zelo velika nevarnost prevoza pritličnega premikalnega signala.

V zvezi z navedeno problematiko smo na skupni seji sprejeli sklep št. 09, po katerem od pristojnih služb zahtevamo, da se na postaji Škofja Loka, na peronu med tiroma 3 in 4, v smeri proti postaji Ljubljana, vgradi mejni tirni signal, uvozni signali pa opremijo s hitroznim kazalom, tako da se bo glede na signalne znake signala na uvozni strani vedelo, da se vlak sprejema na prvi odsek z mejnim tirnim signalom razdeljenega tira, oziroma se obstoječemu pritličnemu premikalnemu signalu dvigne njegovo stojišče.

Svojo zahtevo smo posredovali službi za tehnologijo in predpise v poslovni enoti za vodenje prometa, z dopisom dne 10. marca 2003.

Dvaindvajsetega aprila 2003 smo od omenjene poslovne enote s prvopodpisanim direktorjem poslovne enote za vodenje prometa, Francem Primožičem, dobili odgovor naslednje vsebine:

V zvezi s problematiko vidnosti (zakriivanja) premikalnega signala za zavarovanje tirne poti 5L na postaji Škofja Loka, smo



PE vzdrževanje in infrastrukture predlagali imenovanje komisije, ki bo opravila ogled in predlagala ustrezno rešitev (postavitev navedenega signala na visoki steber).

Upam, da bo navedena komisija opravila ogled navedenega mesta v doglednem času, s primernim potniškim vlakom v pravi smeri in ne morda s kakšnim prevozečim

tovornim vlakom, tako da bodo ugotovitve dejanskega stanja vsaj približne dogajanja, ki ga tako zgovorno prikazujeta priloženi fotografiji in s kakršnim se osebje vlečnih vozil vsak dan srečuje. Problematika sicer ni tako v nebo vpijoča in pereča za osebje, ki vsak dan vozi potniške vlake na omenjeni relaciji. To osebje ima namreč za ustrezno zaustavitev vlaka na tiru 3 že izbrano orientacijsko točko, po kateri se ravna, da pri zaustavitvi ne pride do prevoza pritličnega premikalnega signala.

Problem je najbolj pereč za osebje, ki vozi na tej progi občasno, pereča pa so tudi vožnje potniških vlakov v času slabše vidljivosti, ko poleg potnikov zmanjšujejo pregled na stojišče pritličnega premikalnega signala 5L tudi drugi dejavniki (megla, tema, sneg ...), ko tudi osebje, ki vsak dan vozi vlake in dobro pozna razmere na postaji, ne pomagajo orientacijske točke!

Upam in srčno si želim, da z razrešitvijo predstavljene problematike ne bomo čakali tako dolgo, da bi se prej zgodil izredni dogodek, hkrati pa bralstvu obljubljam, da bo takoj, ko nam bodo znane ugotovitve navedene komisije, obveščeno o njenih ugotovitvah.

Emil Lipovšek



ŠOLA ZA STROJEVODJE V MARIBORU V JESENI

S problematiko nezadostnega števila strojevodij v Mariboru so pristojne seznanili tako delavski predstavniki kot strokovne službe SV Mb, pa se kljub temu na tem področju še ni nič premaknilo.

Za zagotavljanje normalnega pokrivanja potreb v turnusih obstaja normativ, ki določa potrebno 28-odstotno rezervo, ki bi naj pokrila dopuste, bolniške in druge izredne odsotnosti, ob tem pa v tej rezervi iščemo osebje še za izredne vlake, katerih število pa zaradi nespoštovanja voznih redov (SV MB zagotavlja osebje za vlake, ki prihajajo iz treh sosednjih držav) stalno

narašča. Izhajajoč iz navedenega pomeni normativna rezerva ozek okvir, iz katerega se črpa osebje za vožnjo vlakov.

V SV Maribor imamo po sedanjih podatkih za letošnje leto:

- pomanjkanje treh strojevodij II
- devet strojevodij I, ki se upokojijo v tem letu
- tri nadzornike vleke, ki se upokojijo v tem letu
- dve strojevodji I, ki sta izgubila zdravstveno skupino

Upoštevaše gornje podatke bomo ob koncu leta soočeni z le **20-odstotno re-**

zervo pri strojevodjih I, kar bo, ne samo ogrozilo zagotavljanje normalnega tehnološkega procesa dela, temveč bistveno ogrozilo možnost naše sekcije, da v strojevodsko šolo vključi ustrezno število kandidatov, ki za samostojno opravljanje svojega poklica potrebujejo slabo leto teoretičnega in praktičnega izobraževanja.

S temi argumenti smo nagovorili upravo SŽ, ki je na predzadnji seji sveta delavcev potrdila gornje navedbe in obljubila, da bo šola za strojevodje organizirala še to jesen.

Zdenko Lorber

VZVRATNA OGLEDALA NA VSA VLEČNA VOZILA!

Dobrivoj Subič je na eni od sej Sveta delavcev podal zanimiv predlog upravi v zvezi z namestitvijo vzratnih ogledal na vlečna vozila. Svoj predlog je utemeljil z dejstvom da so se vzratna ogledala na novih motornih vlakih izkazala kot zelo pozitivna. Strojvodja ima v teh primerih lep nadzor na vlakom. V krivinah z večjim radijem ima celo nadzor nad celotnim vlakovnim sestavom. V mnogih primerih bi

strojevodja lahko že mnogo prej opazil posamezen izreden dogodek in temu primerno tudi ukrepal (navadno prejme informacijo o dogodku od tretje osebe). Ti dogodki se nanašajo predvsem na posamezne požare ob progi oz. na vlakom, na iztirjenju vagonov v vlakovnem sestavu, na nezaželeno samodejno zaviranje posameznih vagonov, itd. Predlog je dodatno utemeljil tudi z nekaj prijavami izrednih

dogodkov, kjer bi bila vzratna ogledala v veliko pomoč, hitrejša reagiranja strojevodje pa bi pomenilo velike finančne prihranke. Z omenjeno minimalno investicijo bi bistveno dvignili raven varnosti železniškega prometa.

Uprava je predlog ocenila kot pozitiven in bo v kratkem podala predlog tehničnih rešitev tudi na ostala vlečna vozila.

Ugodna ponudba

ALI VAS ZANIMA POČITNIKOVANJE V ATOMSKIH TOPLICAH?

V kampu Natura v Atomskih toplicah si lahko privoščite ugodne počitnice ob termalnem zdravilišču. **Območni odbor Ljubljana** je lastnik počitniške hišice, kjer imajo na voljo še nekaj prostih kapacitet v tej sezoni. Cena dnevnega aranžmaja **znaša 6000 tolarjev**. V hišici lahko biva od 4 - 6 oseb, na razpologo pa vam je tudi 5 celodnevni kart v kopališču.

Za informacije in morebitne rezervacije pokličite 01 29 12 508 (Jadranko Tomič)

Motiv iz kampja Natura v Atomskih toplicah



Sindikalna druženja

SREČANJE ČLANSTVA V ŠMARJEŠKIH TOPLICAH

Pregovorna dolenjska gostoljubnost se je ponovno potrdila

Naše tradicionalno letno srečanje članstva so letos pripravili Dolenjci. Kljub temu da je bilo pred izvedbo srečanja nekaj omahovanja med datumi srečanja in zaželenimi lokacijami (v igri je bil tudi Otočec), je treba Zvonetu Kramarju in njegovi ekipi priznati, da nas na boljšo lokacijo niso mogli povabiti. Piknik center ob letnem kopališču je namreč posrečeno izbrana točka, kjer so lesena omizja razgibano nameščena v gozdčiku, ob plesnem platu pa je vse pripravljeno za prostor glasbenikov in različne šanke s hrano in pijačo.

Nekaj po deseti uri se nas je večina zbrala na prizorišču in prijaznim gostiteljem ter vročemu dnevu, ki se je obetal, je bilo treba takoj nazdraviti s cvičkom ob vstopni stojnici. Neutrudni Dobrivoj Subič nas je v ponovni vlogi animatorja programa povedel do miz in najbolj hrane željni kar niso mogli dočakati konca pozdravnega nagovora našega predsednika Draga Toreja (beri prispevek). Dobrodošlico so nam je zaželeli še organizatorji in že se je pričelo naše razkropljeno druženje bo bližnji oko-



lici Šmarjeških toplic. Organizator nam je ponudil dve možnosti izleta. Lahko smo se peš podali na Vinji vrh ali si ogledali Pletanje. Pri organizaciji prevoza slednjega je bilo nekaj težav, ker je veliko zanimanje

presenetilo gostitelje. Žal pa je večina obžalovala obisk, ker so bila pričakovanja večja od videnega na prizorišču. (Toda za slednje ne gre kriviti gostiteljev). Bolj so bili zadovoljni udeleženci pohoda, še bolj pa



Razvnete strasti pri vlečenju vrvi



Humorna točka ansambla Svít

verjetno vsi tisti, ki smo se v vročem dnevu osvežili v letnem kopališču. Kar naenkrat se je od nekod pojavila žoga in kot razposajeni otroci smo z njo noreli v bazenu. Vmes smo se ohlajali ob pivu in ogrevali ob pogledu na modele kopalk, ki jih nosijo vrle Dolenjke. Ob prizorišču so nekateri igrali tenis, minigolf in košarko, popoldan pa tudi nogomet. Svoje razkošje so na ogled postavili naši kolegi motoristi in naše članice so se rade fotografirale s temi jeklenimi lepoticami. Vročina je vseskozi pripekala, tako da so bili na udaru šanki s pivom, vneto pa so se praznile steklenice s cvičkom. Popoldan se je razvnelo še plesišče, kjer je ple-

salce in poslušalce zabaval iz vseh ust hvaljeni ansambel Svit. Posebej je vžgala njihova točka, ko se je pred razprostrto rjuho pojavil njihov pritlikavček s svojim humorjem. Organizator je pripravil šaljivo tekmovanje v vlečenju vrvi in hoji z lesenimi smučmi. Pri vlečenju vrvi so zmagali domačini, kar smo jim Štajerci (vajeni zmagovati) malo zamerili, sicer pa ni bilo presenetljivo, saj so imeli v svojih vrstah delavskega direktorja Alberta Pavliča. Toda »potolažili« smo se razlago, da so v tej točki pač strnili vrste vsi Dolenjci. Pri hoji s smučmi pa je bolj kot rezultat vžgal »umetniški« vtis. Nekateri že rahlo okajeni udeleženci so s svojim (ne)po-

znavanjem takega načina hoje poskrbeli za salve smeha vseh, ki smo to nevsakdanje tekmovanje opazovali. Dolenjci so nas dobro in izdatno nasitili in menda se je dalo dobiti tudi kakšno porcijo več, za tiste najbolj lačne.

Izteklo se je po pričakovanjih. Kdo pa bi silil domov, ko pa smo se imeli tako odlično. Čestitke organizatorjem za res uspelo in nepozabno srečanje. Na svidenje drugo leto, ko se bo v Celju za nas potil Zlatko Lojen s svojo ekipo.

Zdenko Lorber

NAGOVOR PREDSEDNIKA SSSLO DRAGA TOREJA NA SREČANJU V ŠMARJEŠKIH TOPLICAH

Pozdrav vsem,, ki ste se danes tukaj zbrali, pozdrav gostiteljem OO Nova Mesto, ki so letos organizator srečanja. Poseben pozdrav velja pripravljalnemu odboru, ki bo danes skrbel, da se bomo prijeto počutili in zabavali.

520 se nas je prijavilo za današnje srečanje, kar je tretjina članov – čudovito.

Veseli se bomo ves dan, zabavali, izmenjali veliko besed v prijateljskih pogovorih, skratka, družili se bomo. Pa vendar bo v nas kanček tesnobe, saj se verjetno zaradi sprememb, ki jih bodo prinesli:

- odlok o ustanovitvi holdinga,
- sprejetje izhodišč za poslovno in kadrovsko sanacijo,
- potrditev izhodišč za spremembe KPDŽP,
- priprava sanacijskega zakona,

(vse naštetu je vlada v četrtek sprejela), vsak sprašuje, kako bo, kaj nas čaka.

Ponovno, poudarjam, ponovno je MPZ dal v potrditev na vlada besedilo in dokumente, ki zahtevajo delitev vleke, ponovno brez posvetovanja s predstavniki zaposlenih. In kot

izhaja iz dokumentov, pomeni največji žulj državnim organom to, da zaposleni prejemamo plače, saj se po vseh analizah lotevajo le plač in dodatkov ter tega, da imamo na železnici dobro delujoče in močne sindikate. Iščejo zgolj načine, kako bi nas oslabili, razbili, sprli med seboj, preprečili naš vpliv na socialni položaj zaposlenih.

Velikokrat slišim, od kakšnih ljudi, ki niso zaposleni za železnici, da naj bomo kar tiho, saj dobivamo redno plačo, hodimo na aktivne oddihe in podobno. Seveda zmeraj trdim, da se zgolj s tem, da plača je, da regres bo, ne moremo zadovoljiti.

Do jeseni prav velikih sprememb ne bomo čutili, v jeseni pa se bo pričel ples, katerega obrati bodo najhitrejši februarja, ko bomo zagotovo še vedno enotna vleka, ali razdeljeni med potniški in tovorni promet, ko se bodo pojavili prvi imenski sezname tistih delavcev, katerim ne bo več mogoče zagotoviti dela na SŽ.

Prepričan sem, da so naše vrste strnjene, da bodo tudi medsindikalne vrste strnjene, da se bomo lahko enotni ubranili teh grobih napadov in se tudi naslednje leto v prijetnem druženju srečali v Celju, ko bo organizacijo srečanja vodil območni odbor Celje.

Obilo prijetne zabave vsem, pozabimo danes na skrbi, te nam ne bodo ušle, še preveč jih bo.

Mariborčani na tradicionalnem kolesarskem izletu

S KOLESOM TRI DNI PO GORIČKEM IN PREKMURJU

Četrtič zapovrstjo smo se kolesarji iz mariborskega območnega odbora odpravili na tridnevno kolesarjenje po Sloveniji. Za cilj letošnjih potepanj smo si izbrali Prekmurje in Goričko. V mariborski kurilnici smo startali ob pol osmi uri in si za prvi postanek izbrali dom našega upokojenega člana Štefana Kuharja v Lenartu. Da je Štefan po srcu pravi kolesar, smo se lahko prepričali na njegovem dvorišču, kjer ima razstavljeno pristrčno lutko kolesarja, ki ga v gibanje spravi posebej prirejen pogon na starinskem kolesu. Pot nas je preko Ščavnice vodila na lep Kapelski vrh, kjer smo lahko občudovali razgled po širši okolici. Preko Radencev in Cankove smo vse bolj »prodrali« proti malo znani, a čudoviti pokrajini Goričko. Da jo mogoče bolj cenijo Avstrijci kot pa mi, smo se lahko prepričali s tem, ko smo na cesti pozdravljali številne njihove kolesarje. V Gerlincih nas je s svojo gostoljubnostjo nenadejano presenetil kolega prometnik iz Hodoša Jože Gomboc. V okusno preurejeni stari kmečki

domačiji ima vse nared za odprtje kmečkega turizma. Pri njem smo si »sposodili« kuhinjo, si pripravili kosilo, prijazni gospodar pa je s svojo izvrstno kapljico vseskozi skrbel, da nam ni bilo treba posegati po svojih zalogah pijače. Ko je kratko deževje ponehalo, smo krenili proti Križevcem, kjer smo prenočili v prostorih njihovega nogometnega kluba. Od tega večera pa si bomo, poleg gostoljubnosti domačinov, vsi še najbolj zapomnili izvrsten bograč, ki nam ga je v svoji piceriji pripravil sprevodnik Bojan Potočnik. Njegov sloves dobrega dobrega kuharja se je potrdil že na prekmurskih bogračijadah. A tokrat si nas je malo »privoščil«. Znojenje na kolesu v največjem klancu se ni moglo primerjati s tem, ki smo ga doživeli ta večer ob začimbah tega bograča. Toda to ni bila ovira, da nas ne bi večina pospravila vsaj dva krožnika.

Naslednji dan so se nam pridružili naši člani iz Prekmurja. Še posebej je za našo dobro počutje v tem kosu Slovenije poskrbel kolega Franc Gjerek, kateremu se

imamo zahvaliti za v celoti dobro izpeljan program prvega dne. Na njegovi novi hiši v mirni Bukovnici nas je čakala pogrnjena miza domačih dobrot, ki jih je pomagal pripraviti prekmurski »človek za vse« Ciril Meško. Ob bližnjem Bukovniškem jezeru smo si ogledali gozd, kjer domujejo množično obiskane energetske točke in nadaljevali proti Lendavi. Pri kraju Ižakovci smo si ogledali otok ljubezni ter se preko Mure popeljali z brodom. Ko smo zapuščali Ljutomer pa smo se vozeči v dveh skupinah nenapovedano razšli. Očitno sta nepoznavanje terena in številnost vinskih cest naredila svoje! Eni smo Ormož osvojili preko Jeruzalemskih cest drugi pa preko Huma. Toda, kaj pa smo imeli imeli zgrešiti v tem lepem koščku Slovenije? Ko smo se popoldan vsi zbrali na Ormoškem nogometnem igrišču, smo vse debate na temo, kdo je vozil prav in kdo narobe, utišali ob izvrstno pripravljeni kotlovin, za katero sta se posebej potrudila naša »trpezarica« v kombiju, kolega Šinko in Bračko. (op. da ne pozabim omeniti; kolega Komes je rezal paradižnik in čebulo ...).

Branko Školiber nam je uredil spanje v prostorih ormoških nogometašev in naslednji dan nas je čakala vrnitev v Maribor. Preko Tomaža pri Ormožu smo se popeljali do Ptuja, si tam ogledali grad, graščino pa smo si ogledali tudi v Vurbergu, kjer nam tam stalni radiostezist izmeril še našo energijo. Ne glede na to merjenje smo vedeli, da imamo energije kljub tridnevnom kolesarjenju še dovolj, kar smo ugotavljali na kosilu v Dupleku pri Mariboru.

Ponovno se je potrdilo, da smo kolesarji v Mariboru postali prava klapa. Vsak v skupini ima kakšno posebno nalogo. Eni skrbijo za organizacijo, drugi za določitev trase poti, tretji za humor, eni so mehaniki... imamo pa tudi take, ki skrbijo le za »mikroklimo« v prostoru, kjer spimo...

Ali ni čar vsega v druženju in dobri volji? Mi smo to že ugotovili.

Zdenko Lorber



20. obletnica strojevodske generacije v Mariboru 1983/84

PO DVAJSETIH LETIH PRVIČ SPET SKUPAJ

Na nekatere dogodke v življenju je pač treba počakati tudi dlje. Vsak izmed nas je na tihem upal in pričakoval ter s kančkom grenkobe iz Budnika prebiral članke z opisi praznovanj obletnic strojevodskih generacij. Vsak je v sebi sicer nosil željo, da bi se nekoč nekje dobili, zgodilo pa se dolgo časa ni nič. Sad našega srečanja je resda dolgo zorel, zato pa je snidenje naše generacije, ki je v nas zapustilo neizbrisen spomin, potekalo v izjemnem ozračju. Neokrnjeni občutek prvinske kolegialnosti so lahko pričarali le pretečeni čas, nikoli skaljeni odnosi, obilje veselja in pričakovanja ter dobre volje, ki jo je vsak prinesel s sabo, ne nazadnje pa tudi odlična organizacija srečanja.

Že skrbno in izčrpno pripravljena vabila, ki smo jih mesec dni pred srečanjem prejeli, so dala slutiti, da bo tokrat šlo zares. Zbrali smo se v soboto, 9. maja, v Velikih Brusicah, v zavetju nežne, v pomlad zasajane dolenjske pokrajine na obrobju zelenih Gorjancev.

Novomeščan Jože Novak je s sabo prinesel skupinsko fotografijo, ki je bila posneta pred šolo v mariborskih Studencih. Z njeno pomočjo smo lahko preverjali prihod in vizualno stanje mladcev izpred dvajsetih let. Sprotna identifikacija povablencev ni



bila pretirano zahtevna, dokaz več namreč, da se vsi – letom navkljub – dobro držimo! Čeravno se ni mogoče izogniti dejstvu, da se nam je v soncu že zasrebril marsikateri las na glavi. Tudi kakšno gubo in kilogramček več je nedvomno bilo zaslediti na nas, toda naša prešernost je odločno kljubovala času. Marsikateri se nismo videli že dve desetletji! Pristrčnim stiskom rok je sledilo nazdravljanje s krepkimi domačimi pripravki aperitivsko odmerjenih količin. V

zraku pa je pred lično urejeno Banovo zidanico, v kateri so nas gostoljubno sprejeli, vladalo sproščeno ozračje. Bilo je slutiti, da se bomo tega dne imeli nepozabno lepo. Preselili smo se za podolgovato mizo, kjer so nas postregli z okusnim golažem in domačim kruhom, pozneje pa še s pecivom in kavo. Prvim zalogajem, predvsem pa našemu snidenju smo nazdravili s cvičkom prijetnega, lahkotnega okusa. Obujali smo spomine, kajpak predvsem – oziroma samo prijetne! Bili smo namreč generacija, ki smo se, kljub temu, da smo v Maribor prišli iz vseh koncev Slovenije, dva strojevodska kandidata pa celo iz Istre, zelo dobro ujeli in razumeli. Med nami ni bilo omembe vrednih nesporazumov. Kajkmalu je bilo vsem jasno, da danes ne bo ostalo le pri nekaj litrih cvička, ki se je rubinasto svetlil in vabil...

Po nekaj zdravljljicah je izza mize vstal naš sošolec Franci Bojanc iz novomeške vlečne enote, ki je zares vzorno in požrtvovalno organiziral druženje. S posrečeno mešanico enciklopedičnih pa tudi skozi ljudsko pripoved podanih podatkov je na zanimiv način predstavil kraje, v katerih smo se nahajali, in pojasnil izvor njihovih imen. Ker namen našega srečanja ni temeljil zgolj na dobri jedi, pijači in sede-

MUZEJ Z ŽELEZNIŠKO TEMATIKO V LOKI PRI ZIDANEM MOSTU



V Loki pri Zidanem Mostu so krajani, med katerimi je veliko železničarjev, uredili muzej, v katerem je zbranih veliko sledov minulega časa. Muzej razpolaga s štirimi prostori, med katerimi je drugi namenjen železnici oziroma predmetom, ki so še pred kratkim bili uporabni, danes pa krasijo omenjeni muzej. Muzej si je vredno ogledati, kar še posebej velja za nas železničarje, saj nas bo marsikatera stvar spomnila na pretekla leta.

Peter Misja

nju pri mizi, smo se na organizatorjevo pobudo z avtomobili zapeljali pod vznožje Gorjancev in se nato peš podali na razgledno točko – hrib Gospodično pod Trdinovim vrhom. Tričetrtturni vzpon je potekal v sproščenem kramljanju in obujanju spominov. Seveda se na vsaki relaciji najdejo tudi postaje in ker je v Sloveniji EC in IC vlakov bolj malo, smo pač vozili lokalni gorski vlakec na »tekoče« gorivo in – rangu primerno – z veliko postanki ... Te smo seveda izkoristili za občudovanje dolenske pokrajine in s pokušino njenih tekočih pridelkov. Prisopihali smo do studenca mladosti, ki izvira tik pod kočo na Gospodični, se v njem osvežili in se opazovali, ali bo morda prišlo do očitnejših sprememb ... Da je ostalo vse po starem, smo za spomin dokazali z obveznim »gasilskim« posnetkom. Lepota in mladost sta minljivi, vedrina in dobra volja pa ostaneta. Polurni počitek, okrepčilo in šale, ki smo se jim od srca nasmejali, so se nam dobro prilegle. Potem pa smo se vrnili v dolino in se ustavili še na kozarčku na organizatorjevem domu.

Ravno ob pravem času smo se že malce lačni ter od hoje in smeha prijetno trudni vrnili k zidnici. Prašiček, ki se je v poslednjem plesu vrtel na ražnju, je medtem pri-

dobil vabljivo zlatorumeno in opojno dišečo skorjico. V pričakovanju odličnega obeda smo se zopet posedli za mize. Tedaj pa sta se od nekod pojavila še rosno mlad in že nekoliko starejši harmonikar. Veselo sta raztegnila mehova svojih »frajtonaric« in za uvod ubrala nekaj poskočnih domačih viž. Igrala in pela sta odlično in nas počasi pripravljala na veselo, z glasbo in petjem popestrjeno praznovanje naše dvajsete obletnice začetka šolanja strojevodske generacije 83/84.

Mmmm, pujssek je bil odličen. Pridružil se mu je tudi kozliček. Krompirčki, domiselno, predvsem pa okusno odeli z rezinami slanin, pa slasten domač kruh in mlada čebula so kar vabili po slastnih grizljajih. Cviček je v obilju zdravic veselo hlapel iz štefanov. Zvečerilo se je, tako zunaj kot tudi nam v glavah, in postopoma nas je postalo dvakrat več ... Pejli in veselili smo se, ko sta svoj odhod napovedala harmonikarja. Kar takoj ju seveda nismo spustili in »zdaj pa res ta zadnja« je večkrat postala le predhodnica naslednje viže. Po njunem odhodu nas pevska vnema ni zapustila. Naša pesem je »a kapela« donela naprej. No, o kvaliteti petja raje ne bi ... Menda so dolenski mediji še štirinajst dni po tem do-

godku poročali o skrivnostnem izginotju medvedov in ostalih zveri iz jugovzhodnega predela Slovenije ...

Bilo je že blizu polnoči, ko smo se, predvsem zaradi misli na relativno oddaljene domove, pač morali posloviti. Padla pa je obljuba, da se čez leto spet dobimo in takrat proslavimo dvajsetletnico uspešnega konca strojevodske šole ... Tisti redki, ki se tokrat večinoma zaradi opravičljivih razlogov niste mogli udeležiti, boste naslednje leto na srečanju nekje na Primorskem, ki ga bo glede na dano obljubo pripravil goriški tandem, torej lahko opravili »popravni izpit«. Bo pa naslednje srečanje trd organizacijski oreh, kajti organizator je raven pomaknil visoko navzgor in že samo približati se mu bo zelo težko. Kakor koli že – iz organizacijskih znanosti si je prigaral čisto petico, predvsem pa iskren aplavz in – prisrčna hvala Francil Pohvala pa gre seveda tudi nam vsem, ki smo s svojo vedrino sooblikovali to, po dvajsetih letih prvo, a nepozabno srečanje. Ni ga, ki bi lahko utemeljeno oporekal trditvi, da je daleč presešlo vsa pričakovanja!

Ervin Sorč, Nova Gorica

Prekvalifikacija za e – lok v Mariboru

TEORETIČNI IZPITI SO ZA NAMI

V začetku maja se je v Mariboru, z opravljanjem teoretičnih izpitov končalo izobraževanje za strojevodjo električnih lokomotiv. Šolanja se nas je udeležilo trideset »dizel strojevodij« iz Maribora, Celja in Zidanega Mosta. Tempo je bil hud in urnik natrpan, vendar gotovo ni zanemarljiva pohvala šefa vleke iz Ljubljane, da smo pokazali neprimerno višjo raven znanja v primerjavi s podobnimi izobraževanji iz preteklosti. Ne gre pa spregledati dejstva, da so k temu pripomogli inštruktorji in predavatelji, ki so s svojim angažiranjem in strokovnim predavanjem prispevali levji delež, da smo lahko potrebno znanje tudi osvojili. Običajno je že, da na tej naši



železnici ne gre nič brez zapletov in težav in tako je bilo tudi tokrat. Literature za nekatere serije ni, je nepopolna ali zastarela, enako je z električnimi shemami, ki so osnova pri takem izobraževanju. Te so nejasne, nepopolne ali docela neustrezne. Upravičeno je zato pripeti odgovornim veliko čmo piko, v enaki meri pa gre zahvala za trud prav vsem, posebej pa Gorazdu Jurmanu pri pripravi ustreznega gradiva za serije 342 in 362, kjer je bilo z gradivom in shemami največ težav. Teoretični izpiti so za nami, za vse je pa sedaj na vrsti še praktični del.

Albin Anžel

V SPOMIN MAKSU SENIČARJU

Petindvajsetega maja smo se na pokopališču v Zabukovju nad Sevnico poslavlili od našega dalgaletnega sodelavca Maksu Seničarju.

Maks je bil rojen leta 1940. V mladosti je prestal dosti težkih preizkušenj, pa vendar je leta 1970 opravil izpiti za strojevodjo elektrovleke. 1978 je postal nadzornik vleke v Dobovi in to ostal vse do upokojitve ob koncu lanskega leta. Maks je bil »legenda« med nadzorniki vleke v Dobovi. Bil je dober prijatelj, mož in oče. Rad je imel vse in vsi smo ga imeli radi. Sedaj počiva v miru, sodelavcem in prijateljem pa bo še dolgo ostal v spominu.

Peter Misja s sodelavci



NADALJEVANJE INTERVJUJA IZ PREJŠNJE ŠTEVILKE

Jim Mitsios, v Sloveniji živeči Grk, ki je delal kot strojevodja v Avstraliji

Povej kakšno zanimivost o avstralskih železnicah?

Največja zanimivost so bile različne tirne širine: bedard (široka), standard (1435 mm) in narrow (ozka). Vzrok za to pa je bil zelo preprost, danes morda smesen. Z različno tirno širino naj bi ob državljanski vojni preprečili prevoze vojakov in tehnike iz države v državo. Ker je v Avstraliji dosti puščave in divjine, bi bili tako premiki vojske brez železnice povsem onemogočeni, zaradi dolgih pohodov pa bi verjetno izgubili voljo do vojskovanja. Tirno širino so poenotili šele leta 1990, in to v širino standard.

Največje hitrosti so: potniški linijski vlaki – 140 km/h, tovorni vlaki – 120 km/h, lokalni potniški vlaki – 100 km/h. Najdaljši vlaki vozijo na relaciji Victoria–Melbourne – do 1050 metrov, teža pa ni omejena. Sam sem vozil 5368 ton težak vlak s sedmimi lokomotivami (skupaj 9000 KM). Vlaki se označujejo s štirimestnimi števkami – npr. 3166, kar pomeni: 3 – dan v tednu; 16 – relacijo (16 je Alice Springs); 6 – ali je vlak v odhodu iz matične (1, 3, 5, 7, 9) ali v prihodu v matično postajo (2, 4, 6, 8).

Najbolj zanimiva je proga med Port Augusto in Tarcoolo. Na tej progi je ogromno kengurjev in emujev, ki so avstralska posebnost. Žal pa je ogromno povoženj teh simpatičnih živali. Kot zanimivost naj povem, da so najhujše, kar te lahko doleti med vožnjo stonoge. Te množično lezejo čez progo in ko jih povозиš, ta postane mastna, lokomotiva močno drsi in lahko celo obliči.

Pri premiku vagonov se uporablja ročna zavora (pri odbijanju), cokla pa samo za zavarovanje. Spenjače na vagonih so avtomatske. Postaje običajno ležijo v kotanjah, tako da utek vozil ni mogoč. Naj omenim še, da znašna temperaturna razlika v puščavi tudi do 50°C (ponoči 0°C – podnevi do + 50°C), kar zna biti za nevarne zelo moreče.

Kaj pa turnusi, sindikat, zavarovanja ... ?

Turnusi so narejeni na 14 dni in se ne menjajo. Nastopi so dnevno/nočni, tako kot pri vas. Zdravniški pregled opraviš pri sprejemu v službo, nato pa po potrebi (lahko po lastni presoji). Vsa zavarovanja so urejena preko podjetja. Strojvodja se

lahko upokoji pri 45 letih, vendar povprečno odhajajo v pokoj med 55. in 65. letom. Ob upokojitvi prejme odpravnino (4-tedensko plačo), nato pa dve tretjini tedenske plače vsak teden do konca življenja kot pokojnino. Do leta 1993 sta bila v državi Južna Avstralija dva sindikata: Sindikat strojevodij in Sindikat drugih delavcev na železnicah. Vendar sta se nato zaradi enotnosti združila. Lastnik železnice je bila država, ki pa ni bila samo trd pogajalec, temveč tudi dober sogovornik. Večino pravic je uredila z zakonom, ki ga je tudi spoštovala tako, da stavk ni bilo veliko. Če pa so že bile, potem ni vozil niti en vlak.

Vendar pa se podjetje počasi privatizira (po zadnjih podatkih je že privatizirano – op. avtorja) in razmere se slabšajo. Lastniki so Američani, ki gledajo samo na dobiček (kot v Veliki Britaniji), vendar pa z zakonom določenih pravic ne morejo omejiti, čeprav se trudijo (želijo 14-do 15-urni delavnik, nižje plače ...). Pojavlja pa se že tudi večje število nesreč, kot jih je bilo pred privatizacijo. »Lep« primer za to je nedavna nesreča pri kraju Waterfall blizu Sydneyja, kjer je umrlo 9 ljudi, med njimi tudi strojvodja, 15 pa jih je bilo hudo ranjenih.





Večja železniška nesreča



Posledice drsanja

Pa disciplinski ukrepi?

Ti so urejeni po principu kazenskih točk (kot pri vas v cestnem prometu). Glede na doseženo število kazenskih točk imamo tri vrste ukrepov:

- 1 – od 1 do 3 točke – svetovanje oziroma pogovor s strokovnim delavcem
- 2 – od 4 do 6 točk – poučevanje in preverjanje znanja
- 3 – od 7 točk naprej – suspenz, in sicer:
 - od 7 do 8 točk – suspenz 1 mesec
 - od 9 do 10 točk – suspenz 3 mesece
 - od 11 do 12 točk – suspenz 6 mesecev
 - 12 točk in več – suspenz 12 mesecev oziroma prekinitve delovnega razmerja.

Nekaj primerov točkovanja:

- prehod čez območja brez privolitve centra kontrole prometa – 9 točk
- neupoštevanje navodil centra kontrole prometa – 8 točk
- prevoz signala »Stoj« – namerno – 9 točk
- prevoz signala »Stoj« – spregledano – 7 točk
- prekoračitev hitrosti več kot 10 km/h – 6 točk
- nezavarovanje vozil pred utekom – 5 točk
- nepostavitev kretnic v redno lego po uporabi – 5 točk.

Povej kakšno zgodbo iz svojega službovanja.

No ja, tako kot pri vas tudi mi nismo bili ravno imuni na razne »neumnosti«. Spominim se primera, ko sem bil še premikač. Nekoč smo premikali vlak naložen s pivom. To pa ni bilo v sodih, temveč ustekleničeno in v zabojih. Zato smo premikali takole: 2 do 3 vagone smo odbili normalno, vsak četrti pa je šel bolj na »trdo«. In potem se je začelo »letanje« okrog vagona, saj se je dosti steklenic razbilo in pivo je teklo v potokih. Najbolj smešno pa je bilo to, da tam v divjini ni bilo kozarcev, saj pivo vsi pijejo iz pločevink, tako da je bilo »lovljenje« piva kar zahtevno opravilo. Še bi lahko našteval, pa se bojim, da boste mislili, da v Avstraliji živijo sami »divjaki«, med smehom pove Jim.

Dogajale pa so se tudi bolj neprijetne stvari. Kot drugje po svetu tudi v Avstraliji nasilje na vlakih ni nobena redkost. Največ težav je bilo z mladino in brezdomci, ki so se vračali s popivanja. Denarja za taksi niso imeli, zato so se peljali z vlakom. Običajno so nadlegovali druge potnike, nas pa so se bali – tudi zaradi znane zgodbe. Na nočnem vlaku iz Adelaide so trije pijani mladeniči začeli izzivati mene in strojevodjo (takrat sem bil pomočnik) ter nama groziti z orožjem. Strojvodja me je poslal po pomoč (beri: prinesi »pajser«). Ko pa sem se vrnil, so bili vsi trije nasilneži na tleh in obvladani. Sodelavec je bil nosilec mojstrskega pasu v judu in je sam opravil z njimi, mene pa je poslal proč, ker

ni hotel ogrožati mojega življenja. Žalostna zgodba. Kot pri vas je bil tudi v Avstraliji potnik »bog«, vendar pa ima vse svoje meje in ko je ogroženo zdravje in življenje, je pač treba uporabiti bolj radikalna sredstva. Strojvodja ni bil disciplinsko obravnavan, ker je s svojim dejanjem zaščitil mene in potnike tako, da je izpostavil sebe. Lahko pa bi se končalo tudi drugače.

In končno, kaj si misliš o SŽ glede na podatke, ki jih poznaš?

Predvsem so vaše relacije več kot občutno krajše od naših. Vendar pa je udobje na naših lokomotivah neprimerno boljše od vašega (nova vozna sredstva so nekje na isti ravni). Enačimo se lahko samo po hrupu, saj je na primer nova GM pri nas izredno hrupna (kot pri vas 363). Ne razumem pa ene stvari. Enojna zasedba? »Be serious, mait!« (Bodi resen, kolegal). Kaj pa, če te zadene kap? Kaj bo v tem primeru s tabo? V Avstraliji je to strogo prepovedano z zakonom. Pa tudi po plačah vidim, da ravno ne blestite. Drugače bi se morda celo lotil tega posla, vendar še nimam državljanstva. Trenutno imam preveč dela s ponovnim opravljanjem vozniškega izpita. Tu vozite po desni (o, grozal), jaz pa sem vajen leve strani vozišča.

O.K. Jim, hvala za intervju. Pridi kdaj na vožnjo!

No problem, mait, no problem!

Pogovarjal se je Robert Zakrajšek, SV Ljubljana



SINDIKALNA LISTA - JUNIJ 2003

1. Za mesec junij 2003 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **68.964,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0476**
3. Zajamčena plača znaša **50.559,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **246.928,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na december 2002 znaša **101,3**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacija bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **104,88** (osnova za leto 2002) indeks **128,83** (osnova za leto 2000)
 indeks **115,09** (osnova za leto 2001) indeks **142,53** (osnova za leto 1999)
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
	123.464,00	17 %	
123.464,00	246.928,00	20.988,90 + 35 %	nad 123.464,00
246.928,00	370.392,00	64.201,30 + 37 %	nad 246.928,00
370.392,00	493.856,00	109.883,00 + 40 %	nad 370.392,00
493.856,00	740.784,00	159.268,60 + 45 %	nad 493.856,00
740.784,00		270.386,20 + 50 %	nad 740.784,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **27.102,10 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **87,25 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.511,00** od 8 do 12 ur **2.254,00** od 6 do 8 ur **1.570,00**
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 **1.011,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **352,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **721,80 SIT**, več kot 8 ur dnevno **947,40 SIT**, delavcem na vožnji na uro **103,80 SIT**, vendar največ dnevno **947,40 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 **85.416,00 SIT**; za 20 let **122.024,00 SIT**; za 30 let **170.833,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **740.784,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
 V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **740.784,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **786.408,00 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 **740.784,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
 V primeru da ta višina presega **740.784,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za junij 2003 znaša **195.283,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu, znaša solidarnostna pomoč **587.713,00 SIT + 97.619,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **732.141,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7,
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 (Uradni list 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.

**ŽELIMO VAM,
DA POLETNE
POČITNICE
PREŽIVITE KAR
NAJBOLJ
PRIJETNO!**

Malo za šalo, malo za res

ŠPAGETI

V Ameriki je imel poročeni zdravnik razmerje s svojo medicinsko sestro. Kmalu mu je medicinska sestra zaupala, da je noseča. Da tega ne bi izvedela njegova žena, ji je zdravnik predlagal, naj se odseli v Italijo in ima otroka tam. Za odhod ji je ponudil večjo vsoto denarja z besedami: "Ko se bo otrok rodil, bom jaz skrbel za stroške preživljanja."

"Kako pa te bom obvestila, da se je otrok rodil?" je vprašala medicinska sestra.

Zdravnik ji je odgovoril: "Pošlji mi kartico in nanjo napiši le ŠPAGETI." Ker sestra ni imela druge možnosti, je vzela denar in se odpravila v Italijo. Šest mesecev pozneje je zdravnika v ordinacijo poklicala njegova žena.

"Dragi," je dejala, "iz Evrope si prejel kartico z zelo čudno vsebino, katere ne razumem."

Doktor ji odgovori: "Počakaj, da se vrnem domov, pa ti vse razložim."

Zvečer pride zdravnik domov, prebere razglednico in pade na tla zaradi srčnega napada.

Žena pokliče nujno medicinsko pomoč. Ko reševalci nalagajo zdravnika na nosila, vpraša eden izmed njih, kaj je povzročilo napad.

Žena pobere s tal razglednico in glaasno prebere:

"ŠPAGETI, ŠPAGETI, ŠPAGETI, ŠPAGETI, dvakrat s klobaso in mesnimi kroglicami, dvakrat brez."

KRIVCI ZNANI

A, veste, da so pogruntali, kdo je Jelinčiča spravil s ceste – dva Mariborčana in en Ljutomerčan.

LOTO

Mož navdušeno:

- Hura, zadel sem sedmico na lotu. Žena, začni pakirat kovčke in potovalke ...
- Kam pa greva, dragi?
- Jaz nikamor, ti greš ...

BREZ SRAMU

Mož in žena na letovanju.

"Že tretjič si šel po repete! Kaj te ni nič sram?" reče žena možu.

"Ni, saj vedno rečem, da je zate."

ŽE SPRAŠUJEJO

Žena je obiskala moža v zaporu in mu povedala:

"Otroci kar hitro odrasčajo. Vedno večji so in že so začeli spraševati!"

"Po meni?"

"Ne, kam si skril denar!"

ZNANEC

Sodnik obtoženemu:

"Vas pa poznam! Tisočkrat sem vas že videl! Verjetno ste bili že velikokrat kaznovani!"

"Še nikoli! Poznate me iz erotičnega centra, kjer sem vratar!"