

Budnik

ISSN 1408-7405



Številka 63
December 2007

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Novosti nove KPDŽP

Od 28. novembra velja nov Zakon o delovnih razmerjih

Korist od delitve sindikalnega premoženja bo imel tudi naš sindikat

Ko bereš Boruta Godca v Financah – veš kaj boš bral!

BESEDA PREDSEDNIKA

Leto 2007 – leto, ko smo uspešno končali več projektov

December je čas izrekanja novoletnih voščil, veselega praznovanja in upajočih pogledov na prihodnost. Obenem pa tudi čas, ko potegnemo pod črto rezultate opravljenega dela v iztekajočem se letu. Vem, da vsi ne merimo kvalitete svojega življenja samo skozi tehniko doseženih rezultatov. Pomembne so nam tudi druge kvalitete, ki se ne dajo ovrednotiti v denarju ali drugih merljivih koristih. A sindikalno delo pač zahteva pogled na nekatere merljive kazalce doseženega v minulem letu. In po čem ga bomo pomnili?

O letu 2007 bomo lahko rekli, da je leto končanja pomembnih projektov, ki smo jih vodili več let. Na dan naše polnoletnosti (31. januarja) smo dobili nov Zakon o železnici, ki nam po desetletnem boju Slovenske železnice ponovno uokvirja v enovit sistem. Če se iz minulih let spomnimo odkritih groženj o privatizaciji profitnih delov sistema, debat o ločitvi strojevodij med različna podjetja in posledic neurejenih odnosov statusa upravljavca infrastrukture (beri: počasne vožnje na progi), potem veste, kako pomemben je za nas omenjeni zakon.

Po štirih letih pogajanj smo letos sklenili novo Kolektivno pogodbo za dejavnost železniškega prometa. Glede na to, da so nam ob začetku pogajanj grozili z zmanjšanjem oziroma ukinitvijo nekaterih dodat-

kov, odpravo soglasja na turnuse in zmanjšanjem dopusta, lahko sedaj ugotovimo, da smo sklenili kolektivno pogodbo, ki ohranja oziroma nadgrajuje dosedanje raven pravic. Še posebej, če jo ocenjujemo v odnosu do pred kratkim uveljavljenega Zakona o delovnih razmerjih. V tem letu smo končali tudi večletni projekt vgradnje klimatskih naprav in tako pomembno prispevali k izboljšanju delovnih razmer osebja vlečnih vozil. Naš projekt, ki smo mu pred osmimi leti dali ime SZS Alternativa, prinaša letos tudi neposredne koristi za naš sindikat. Poleg dejstva, da smo iz tega naslova letos pridobili sedež v Ekonomsko socialnem svetu RS in tako okrepili naš vpliv na državni ravni, bomo na račun delitve sindikalnega premoženja pridobili tudi znatna sredstva. Mogoče bomo ta sredstva namenili za nakup novih počitniških zmogljivosti. Mimogrede, od letošnjega leta je v lasti sindikata že sedem počitniških zmogljivosti, ki ponujajo možnost ugodnega od- diha našemu članstvu.

Letos smo se ponovno soočali s problematiko zadostnega števila izvajalcev v izvršilnih službah, kar se odraža v nadurah, neizrabljenem letnem dopustu, večkrat pa je bil tudi moten tehnološki proces dela. V zvezi s tem nam je letos uspelo doseči usposabljanje devetdesetih kandidatov, ki ravno v tem času prihajajo v sistem. Dogo-



vorjeno pa je, da bomo tudi leta 2008 objavili razpis za enako število novih strojevodij.

Uspešnost uresničitve nekaterih projektov in vplivnost našega delovanja na SŽ ter v nadzornem svetu pa porajata tudi negativne posledice. Te nam prinaša neupravičena medijska diskreditacija našega sindikata, še posebej našega sekretarja in predsednika sveta delavcev Silva Berdajsa. Kot naročen je bil v tem obdobju sklican seminar članov skupščine, kjer so člani obso- dili zlonamernost nekaterih medijskih član- kov in sprejeli usmeritve, kako v takšnih primerih ukrepati v prihodnje.

V letu naše polnoletnosti imamo torej kaj pokazati. O tem se lahko sproti informirate na prenovljenih spletnih straneh oziroma v Budniku. Uspešni smo navkljub medijski go- nji in neupravičenim diskreditacijam. Sicer pa! Kdaj pa smo delovali tako, da bi bili všečni medijem? Nikoli! Naša temeljna usmeritev je bila vselej povezana s koristmi našega članstva. In tako bo tudi v pri- hodnje.

Vse dobro vam želim v letu 2008.

Zlatko Ratej

**Želimo Vam vesele praznike in srečno ter
uspeha polno novo leto 2008.**

Strojnemu osebju pa predvsem – srečno vožnjo!

sekretar
Silvo Berdajs

podpredsednika
Sergij Birs, Marko Janežič

predsednik
Zlatko Ratej



AKTUALNO

Na seminarju članov skupščine tudi o medijski vojni zoper SSSLO

Med 7. in 8. novembrom je potekal dvodnevni seminar članov skupščine SSSLO, ki smo ga organizirali v Podčetrtku. Na prvem tovrstnem srečanju članov skupščine v tem mandatu, o katerem smo se dogovorili že na prejšnjem sklicu tega organa, septembra, smo glavino našega srečanja namenili podrobnejši analizi pred kratkim sprejete Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa. Obravnavali smo tudi zadeve, ki povezujejo naše delovanje s krovno centralo SZS Alternativa (organizacija delavskih demonstracij in delitev sindikalnega premoženja), in naše poglede na medijsko gonjo časnika Finance na Sindikat strojevodij Slovenije.

Prav slednja tema, ki sta jo v uvodu našega srečanja sama izzvala predsednik Zlatko Ratej in sekretar Silvo Berdajs, je skozi razpravo postregla z ugotovitvijo, da posamezni medijski konstrukti, ki imajo namen blatiti delo našega sindikata in njegovih najvidnejših predstavnikov, ne morejo ogroziti dela Sindikata strojevodij Slovenije. V razpravi na to temo namreč ni bilo



razpravljavca, ki ne bi obsodil namenov in ciljev uredniške politike Financ, ki v zadnjem obdobju kontinuirano blati sistem Slovenskih železnic, blati Sindikat strojevodij

Slovenije, kot posameznika pa blati predvsem ugled in delo našega sekretarja Silva Berdajsa.

Z načrtom kadrov do novih strojevodij

Čeprav načrt kadrov za leto 2008 še ni popolnoma usklajen, je v delu, ki se nanaša na poslovno področje vleka, ta usklajitev s sindikatom oziroma svetom

delavcev opravljena. Na podlagi omenjenega načrta kadrov si lahko leta 2008 obetamo zaposlitev 90 novih strojevodij, kar bo ublažilo kadrovski primanjkljaj v

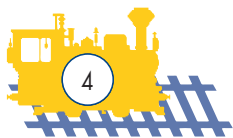
našem poklicu, zmanjšalo število ur nadurnega dela in omogočilo lažji izkoristek letnih dopustov.

Prometno tehnična komisija je tudi letos odigrala pomembno vlogo

Prometno tehnična komisija si je že na začetku leta zastavila veliko ciljev, in jih želela seveda tudi čim več uresničiti. Toda želje so eno, potem nastopi obilo trdega dela, pogajanj, vztrajnosti, na koncu pa

pride tudi uspeh oziroma opravljene naloge. Tako se je letos z veliko pomočjo poslovne enote vleka končal projekt vgradnje klimatskih naprav na vse lokomotive in motornike. Tudi na lokomotivah 342, ki

jim še ni uspelo dočakati »italijanskega programa«, smo problem vročega poletja rešili s prenosnimi klimatskimi napravami. Te bodo ostale na lokomotivah v poletnem času, vse do revizije, oziroma do



njihove kasacije. Napake pa se odpravljajo sproti.

Dokončana je bila tudi vgradnja ročnih signalnih svetilk, tipa HALO 4. Tudi tukaj so se pojavile nekaj težav, ki pa se odpravljajo. Letos so bili na dizelske lokomotive in dizelske motornike nameščeni priročniki za upravljanje in odpravo napak. Na elektro lokomotive in motornike pa bodo nameščeni prihodnje leto.

Plod dveletnih pogajanj pa je tudi prenova in delitev voznorednih knjižic na potniški in tovorni del. V teh knjižicah je boljši pregled vlakov, manj dela za strojevodjo, število knjižic se bo občutno zmanjšalo, pričakujemo pa tudi za polovico manj popravkov.

Projektna skupina za listni vozni red prizadevno dela, prve rezultate pa pričakujemo v voznorednem obdobju 2008–2009.

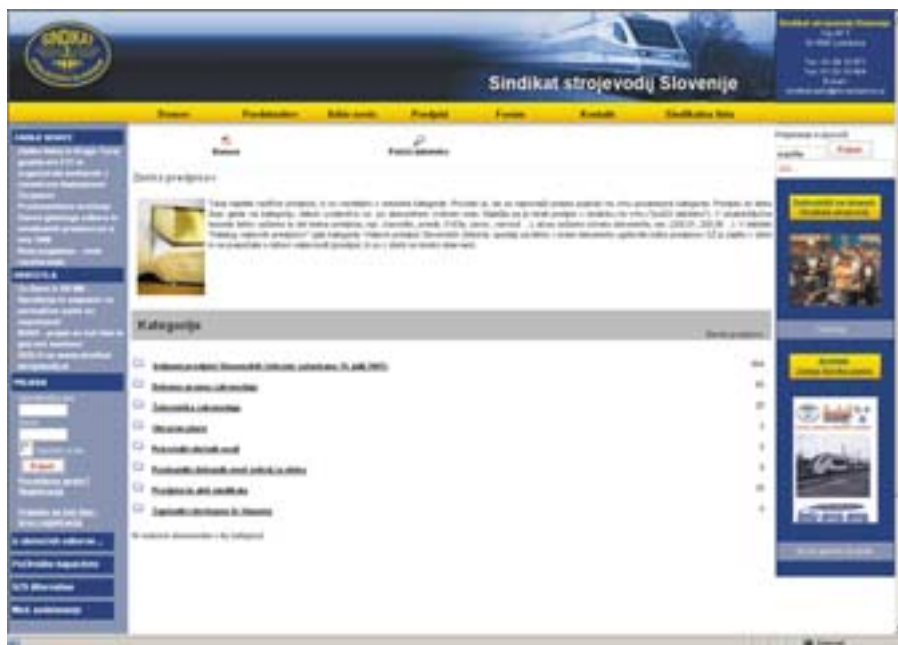
Z veliko odgovornostjo pa delamo tudi na področju težko pričakovanih novih predpisov. Po zadnjih obljubah naj bi ti začeli veljati 1. oktobra 2008.

Prometno tehnična komisija je tudi že sprejela delni načrt za leto 2008.

Marko Janežič

Dobra obiskanost naše spletne strani www.sindikat-strojevodij.si

Z obiskanostjo naše spletne strani smo lahko več kot zadovoljni. Verjetno ste tudi sami ugotovili, da ste pri pregledu naše strani redko kdaj osamljen obiskovalec, kar seveda priča o tem, da smo projekt prenove spletne strani dobro zastavili. Pri urejanju poskušamo biti predvsem ažurni. Pomembno se nam zdi, da predstavimo sveže novice in dogodke ter da na spletno stran uvrstimo informacije, ki bi vas utegnile zanimati. Kot prijavljeni obiskovalec lahko dostopate tudi do članskih vsebin, pri čemer bi posebej omenil prenos nekaterih vsebin iz železniškega intraneta. Spletna stran ponuja tudi veliko fotografij z naših dogodkov oziroma druženj. Še naprej pa velja povabilo za obisk našega foruma, ki postaja zanimiv prostor izmenjave mnenj med člani oziroma zunanji obiskovalci naše spletne strani. Dobrodošli.



Na seji sveta delavcev pohvalno o delu strojnega osebja

Osrednja točka dnevnega reda 19. seje sveta delavcev SŽ je bila povezana z načrtom kadrov za leto 2008. Razpravljavci so v okviru te točke dnevnega reda podali vrsto pripomb, ki se nanašajo na število izvajalcev znotraj posameznih delovnih mest, podani pa so bili tudi pomisleki glede neenakovredne obravnave delav-

cev, ki opravljajo enaka dela (npr. delavci v računski službi) v različnih poslovnih enotah. Svet delavcev je glede na številne pripombe, v skladu s prakso obravnave načrta kadrov v minulem letu, oblikoval nosilce posvetovanj po posameznih poslovnih enotah. Nosilec posvetovanj v PE Vleka je naš predsednik Zlatko Ratej. Ko se bodo

poslovne enote ločeno posvetovale, se bo svet delavcev o načrtu kadrov za leto 2008 še enkrat skupno posvetoval.

Pri obravnavi trenutnih razmer na Slovenskih železnica se je glavnina razprave osredotočala na poročilo o stanju poslovanja za obdobje januar–september in na ukrep posloводства, da zaposlenim omeji



dostop do intranetne podstrani SŽ, ki pomeni dnevni zbir medijskih informacij o sistemu Slovenskih železnic (»kliping«).

V zvezi s poslovanjem Slovenskih železnic, d. o. o. (s sprejemom novega akta nismo več holding SŽ) je namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu podal informacijo, da naše podjetje v obdobju prvih devetih mesecev posluje pozitivno (ne glede na učinek prodaje nepremičnin v Novi Gorici), in pri tem poudaril predvsem dva elementa. Izboljšano poslovanje tovarnega prometa, ki izkazuje pozitiven rezultat v višini okrog dveh milijonov evrov, in

racionalno poslovanje podjetja, ki se kaže v zmanjšanju poslovnih stroškov. Pri tem je Branko Omerzu posebej pohvalil strojno osebje, ki z racionalnim upravljanjem vlečnih vozil znatno prispeva k temu, da se presežek električne energije vrača nazaj v sistem. Po njegovih besedah se je poraba električne energije zmanjšala za tri odstotke, kar v skupni količini porabljene energije pomeni znaten prihranek.

Predsednik Silvo Berdajs je na začetku razprave o umaknitvi klipinga iz intranetne strani podal mnenje, da se mu tak ukrep posloводства ne zdi primeren. Predlagal je,

da svet delavcev pozove poslovodstvo, da ponovno omogoči dostop do klipinga vsem, ki so imeli ta dostop omogočen do sedaj, in da poslovodstvo pripravi strategijo, kako bi zbir informacij iz klipinga na primeren način omogočili tudi tistim, ki pri svojem delu (izvršilni železniški delavci) ne morejo dostopati do teh vsebin. Po daljši razpravi, ki se je razširila tudi na kakovost dela službe za odnose z javnostmi – glede njene odzivnosti na članke, ki neupravičeno blatijo ugled Slovenskih železnic – so člani sveta delavcev predlog Silva Berdajsa soglasno podprli.

SZS – ALTERNATIVA URESNIČILA VEČINO KLJUČNIH PROJEKTOV

Korist od delitve sindikalnega premoženja tudi za Sindikat strojevodij Slovenije



Za slovensko zvezo sindikatov Alternativa je uspešno leto. Letos nam je namreč uspelo uresničiti nekatere projekte, ki smo si jih za cilj postavili že ob usta-

novitvi. Kot prvo, nam je letos uspelo s spremembo pravil ekonomsko socialnega sveta postati enakopravna članica tega najvišjega organa socialnega partnerstva v državi. Zato imamo zdaj formalno možnost vplivati na vso zakonodajo, ki je povezana s pravicami in socialnim položajem delavcev v Sloveniji. Kot člani Ekonomske socialnega sveta smo tako sodelovali v leto in pol trajajočih pogajanjih okrog Socialnega

sporazuma 2007–2009, ki opredeljuje temeljne usmeritve gospodarske, ekonomske in socialne politike v državi za prihodnji dve leti. Dejavní pa smo bili tudi pri sprejemanju zakonodaje o delovnih razmerjih, minimalni plači, socialnih transferjih, delu na črno, zaposlovanju tujcev, uredbi o povračilu stroškov... Trenutno se predvsem ukvarjamo z Zakonom o finančni participaciji zaposlenih in pogajanjih za Kolektivno pogodbo o načinu usklajevanja plač.

Kot drugi letošnji dogodek, ki ga bomo pomnili, pa kaže omeniti uspešno dokončanje pogajanj o delitvi sindikalnega premoženja nekdanje Zveze sindikatov Slovenije. Na podlagi pogajanj, ki so skupaj s

prekinitvami trajala praktično od osamosvojitve naprej, smo se v zadnjem letu sindikati sporazumeli, kako bomo delili nekoč družbeno premoženje sindikatov. Ker je bil na podlagi uspešnosti pogajanj podpisan sporazum in sprejet zakon o delitvi sindikalnega premoženja, se v teh dneh prodaja ugotovljeno premoženje. Glede na odločitev predsedstva SZS Alternativa, ki bo velik del tako dobljenega premoženja razdelil med sindikate članice, bo tudi našemu sindikatu pripadal zajeten kos omenjene pogače. Naša odločitev iz leta 1999, da ustanovimo sindikalno centralo in da vsa ta leta v njej tudi tvorimo delujemo, se nam tudi po tej plati zdaj bogato obrestuje.

Na delavskih demonstracijah več deset tisoč delavcev

V soboto, 17. novembra, smo vse sindikalne centrale zasebnega sektorja organizirale velike delavske demonstracije v Ljubljani. Po oceni nekaterih predstavnikov sindikatov se je v Ljubljani zbralo približno 70 tisoč demonstrantov iz vse Slovenije. Ne glede na nekatere ocene, da ta številka ni realna, pa vsekakor drži, da so bile to največje delavske demon-

stracije v zgodovini samostojne Slovenije. Glavni namen demonstracij je bil opozoriti delodajalsko stran, da bo njihova aroganca pri vodenju pogajanj za spremembe Kolektivne pogodbe o načinu usklajevanja plač z gotovostjo vodila do še večjih zaostrovanj, kar lahko privede tudi do organizacije splošne stavke delavstva v Sloveniji.

Člani Slovenske zveze sindikatov Alternativa smo se ob 10. uri zbrali na železniški postaji in se nato v strnjeni koloni, skozi železniški podhod in nato preko bližnjih ulic, priključili preostali koloni demonstrantov na Dunajski cesti. Skupno oblikovana kolona demonstrantov je pričela pohod ob 11. uri in ga v približno eni uri končala na Kongresnem trgu v Ljubljani, kjer je



potekal predvideni program. V eno in polurnem programu so nastopali govorniki vseh šestih sindikalnih central organizatoric, predstavnik društva upokojencev in študentske organizacije ter predstavnik italijanskih sindikatov, ki je demonstracije pozdravil v imenu tujih sindikalnih organizacij oziroma v imenu evropske sindikalne asociacije. V imenu naše sindikalne centrale je zbrano množico nagovoril generalni sekretar SZS Alternativa, Zdenko Lorber, ki se je v svojem govoru posebej opredelil do nekaterih sporočil, ki jih izražajo delodajalci na pogajanjih o spremembah Kolektivne pogodbe o načinu usklajevanja plač. Demonstracije so se na miren način končale ob 14. uri.

Kolona demonstrantov SZS Alternativa



Brez napredka v pogajanjih o novi kolektivni pogodbi o načinu usklajevanja plač

Pogajalci za novo Kolektivno pogodbo o načinu usklajevanja plač, povračilu stroškov v zvezi z delom in regresom za letni dopust so v ponedeljek, 10. decembra, opravili že 12. krog pogajanj. Tudi tokrat se delodajalska stran ni odmaknila od svojih izhodišč iz začetka pogajanj, in tako še zmeraj vztraja pri usklajevanju le izhodiščnih in najnižjih osnovnih plač. To pa

pomeni temeljno razhajanje in najtršo ost pogajalskih debat, saj je sindikalno stališče v tej točki jasno. Naša ambicija je, da se na račun inflacije v prihodnje usklajujejo plače vsem, in ne le tistim, katerim plače temeljijo na izhodiščnih in najnižjih osnovnih plačah. Čeprav tega problema na Slovenskih železnica nismo zaznali (vendar obstaja), v velikem številu slovenskih pod-

jetij delavci avgustovske uskladitve z inflacijo sploh niso zaznali. Glede na oceno dosedanjih pogajanj je, navkljub jasnemu sporočilu delavstva z novembrskih demonstracij, skoraj nerealno pričakovati, da bi se pogajanja končala na miren način.

Vsekakor spremljajte vsebino našega internetnega portala, kjer so objavljena poročila po vsakem krogu pogajanj.

Novosti nove KPDŽP

Nova Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa je začela veljati prvi dan po podpisu, tj. 18. septembra. Čeprav se na prvi pogled zdi, da je bil njen sprejem dosežen sorazmerno hitro, pa ne smemo ob tem pozabiti, da je vladna stran svojo prvo pogajalsko zasedbo imenovala že junija leta 2003 in da so se prva pogajanja začela jeseni istega leta. V vmesnem obdobju se je tako na delodajalski strani s pogajanjem ukvarjalo več direktorjev SŽ (Miklavčič, Živec, Jurkovič, Puhar), medtem ko je na sindikalni strani pogajanja v pretežno enaki zasedbi vsekozi vodil Silvo Berdajs. Pogajanja o novi kolektivni pogodbi so bila v začetku zaznamovana z ostrimi pogajalskimi izhodišči vladne strani (več o njih smo pisali v 49. številki Budnika) ter vodena z različno dinamiko in intenzivnostjo. V veliki meri se

sedanje spremembe nove kolektivne pogodbe nanašajo na nujne uskladitve s prejšnjim Zakonom o delovnih razmerjih, ki je veljal od 1. januarja 2003, upoštevano pa je že tudi nekaj sprememb iz novega ZDR, ki je bil sprejet 13. novembra, začel pa je veljati 28. novembra 2007. Nova kolektivna pogodba šteje 222 členov, medtem ko je imela stara KPDŽP 245 členov. Zaradi sprememb, ki so posledica novega ZDR oziroma pogajanj, v njej ne boste več našli:

- Prilog h kolektivni pogodbi, ker bodo te vsebine zajete v splošnih aktih;
- Določil, ki se nanašajo na prenos pooblastil za odločanje na delavce s posebnimi pooblastili;

- Poglavja, ki je urejalo postopke ugotavljanja znanja in zmožnosti za opravljanje del in postopek ugotavljanja pričakovanih rezultatov dela;
- Ureditve začasne razporeditve delavca na drugo delovno mesto, ker ZDR tega več ne pozna;
- Določil o ureditvi pravic in obveznosti začnih presežnih delavcev, ker ZDR tega več ne pozna;
- Določil, ki opredeljujejo hujše kršitve delovnih obveznosti in načela vodenja disciplinskega postopka, ker bo to urejeno v posebnem splošnem aktu.

Nova kolektivna pogodba ohranja večino pravic in ugodnosti, ki smo jo poznali v stari kolektivni pogodbi, ne glede na to, da je kar nekaj izmed teh pravic v ZDR slabše urejenih oziroma jih ZDR sploh ne ureja. Glej:

- 12-mesečna omejitev sklepanja pogodb za določen čas, če je bil izpeljan postopek odpovedi večjemu številu delavcev (31. člen),
- ureditev pripravništva (39. člen),
- kriteriji za določitev presežnih delavcev (60. člen),
- odpovedni roki pri odpovedi iz poslovnih razlogov (75. člen),
- odpovedni roki pri odpovedi iz razloga nesposobnosti (81. člen),
- plačilo časa odmora za dojenje otrok (82. člen),
- jubilejna nagrada za skupno delovno dobo (198. člen),
- odpravnina ob upokojitvi (199. člen),
- odpravnina ob smrti delavca (200. člen),
- enkratna solidarnostna pomoč ob smrti, invalidnosti, daljši bolezni ali naravni nesreči (203. člen),
- ureditev terenskega dodatka (206. člen).

Nekaj novosti bolj podrobno:

Stranke kolektivne pogodbe (1. člen)

»Namesto vlade so podpisniki trije predstavniki delodajalcev, na sindikalni strani namesto dosedanjih devet, kolektivno pogodbo podpiše osem reprezentativnih sindikatov.«

V skladu z novim Zakonom o kolektivnih pogodbah vlada RS ne more več nastopati kot stranka na strani delodajalca. Novo kolektivno pogodbo so tako na strani delodajalcev podpisali Holding Slovenske železnice, d. o. o., SŽ-Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., in SŽ-Železniško invalidsko podjetje, d. o. o. Sklenitelji kolektivne pogodbe na delojemalski strani so reprezentativni sindikati, ki zastopajo večino delavcev, včlanjenih v reprezentativne sindikate (prej reprezentativni sindikati, ki zastopajo večino zaposlenih), v prej omenjenih družbah. Na sindikalni strani podpišejo kolektivno pogodbo vsi reprezentativni sindikati z izjemo Sindikata železniške infrastrukture Slovenije.

Veljavnost kolektivne pogodbe (3. in 4. člen)

»Kolektivna pogodba velja za nedoločen čas, tarifna priloga za eno leto.«

KP velja za stranke pogodbe in za vse zaposlene pri njih. Po morebitni pridobitvi odločbe Ministrstva za delo lahko KP s svojo razširjeno veljavnostjo velja tudi za druge operaterje na SŽ. KP je sklenjena za nedoločen čas z odpovednim rokom šestih mesecev, medtem ko velja tarifna priloga eno leto. Tarifna priloga se sprejme vsako leto do 31. marca.



Članstvo delavca v sindikatu (9. člen)

»Podlaga je v obračunani članarini in v pristopni izjavi.«

Članstvo v sindikatu se ugotavlja na podlagi plačila članarine in temelji na pristopnih izjavah članov. V primeru, da je delavec član dveh ali več sindikatov, se upošteva, da je član tistega sindikata, katerega član je dalj časa.

Reševanja individualnih sporov (16 člen)

»Novost v KP, ki lahko zmanjša število sodnih sporov med delavci z delodajalcem.«

Za namene razreševanja individualnih delovnih sporov se bo ustanovila

posebna arbitraža. Le-ta bo, na zahtevo delavca, odločala o vseh individualnih delovnih sporih, razen tistih, pri katerih se je delavec v skrajšanem postopku odrekel pravici do zagovora. Petčlanska zasedba senata arbitraže (dva člana iz liste arbitrov, ki jih predlagajo sindikati, bo imenoval delavec) bo po obvezni ustni obravnavi, na katero se povabi delavca, odločala v skladu z določbami zakona, ki ureja postopek pred sodišči, pristojnimi za delovne spore.

Navedba kraja opravljanja dela v pogodbi o zaposlitvi (32. člen)

»Dogovorjena sporna definicija kraja opravljanja dela v pogodbi o zaposlitvi.«

Za kraj opravljanja dela se določi najnižja organizacijska enota, mesto nastopa na delo, kjer se delavec javlja na delo, in območje, kjer delavec opravlja svoje delo. Glede na naravo dela se kot območje, kjer delavec opravlja svoje delo, lahko določi: konkreten kraj, območje, ki ga pokriva posamezna organizacijska enota, območje, ki ga pokriva več organizacijskih enot, ali celotno območje dejavnosti družbe.

Dodatne zahteve in navodila v zvezi z opravljanjem dela (34. člen)

»Le pod pogojem, če se dodatno delo nanaša na delo v okviru delovnega mesta«

Delodajalec lahko od delavca zahteva, da spoštuje njegove dodatne zahteve in navodila v zvezi z opravljanjem dela, toda le pod pogojem, da se dodatne zahteve in navodila nanašajo na delo v okviru delovnega mesta, za katerega ima delavec sklenjeno pogodbo o zaposlitvi.

Sprememba kraja opravljanja dela, določenega v pogodbi o zaposlitvi (50. člen)

»Ostrejši kriterij, kdaj lahko delodajalec samostojno spremeni kraj opravljanja dela, brez privolitve delavca«

Delodajalec ne sme delavcu spremeniti kraja opravljanja

nja dela, določenega v pogodbi o zaposlitvi, brez njegove privolitve, če pot na delo in z dela traja v normalnih okoliščinah z javnimi prevoznimi sredstvi več kot 1,5 ure. (prej 2,5 ure)

Opredelitev kriterijev pri določanju presežnih delavcev (60. člen)

»Natančna določitev kriterijev zmanjšuje možnost sporov in malverzacij glede rabe teh kriterijev.«

V KP so sedaj opredeljeni vsi kriteriji za določitev presežnih delavcev. Večinoma so povzeti iz prejšnjega pravilnika in so izločilni. Kriteriji za določitev presežnih delavcev so nanizani v naslednjem vrstnem redu: strokovna izobrazba, delovna uspešnost, delovne izkušnje v družbi, skupna delovna doba, socialni položaj in zdravstveno stanje ter dejavnik starševstva mladoletnih otrok.

Minimalni odpovedni roki, ki jih v primeru odpovedi iz poslovnih razlogov mora spoštovati delodajalec (75. člen)

»Minimalni odpovedni roki so za delavca bolj ugodni kot po novem ZDR.«

V KPDŽP so dogovorjeni naslednji odpovedni roki:

- 45 dni, če ima delavec manj kot pet let delovne dobe pri delodajalcu,
- 60 dni, če ima delavec najmanj pet let delovne dobe pri delodajalcu,



- 90 dni, če ima delavec najmanj 15 let delovne dobe pri delodajalcu,
- 150 dni, če ima delavec najmanj 25 let delovne dobe pri delodajalcu.

V delovno dobo se šteje tudi zavarovalna doba, ki je posledica vključitve v sistem obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja (za delovna mesta, ki so bila po prejšnjem sistemu vključena v sistem beneficirane delovne dobe).

Minimalni odpovedni roki, ki jih v primeru odpovedi iz razloga nesposobnosti mora spoštovati delodajalec (81. člen)

»Minimalni odpovedni roki so za delavca bolj ugodni kot po novem ZDR.«

V KPDŽP so dogovorjeni naslednji odpovedni roki:

- 45 dni, če ima delavec manj kot pet let delovne dobe pri delodajalcu,
- 60 dni, če ima delavec najmanj pet let delovne dobe pri delodajalcu,
- dni, če ima delavec najmanj 15 let delovne dobe pri delodajalcu,
- 120 dni, če ima delavec najmanj 25 let delovne dobe pri delodajalcu,

V delovno dobo se šteje tudi zavarovalna doba, ki je posledica vključitve v sistem obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja (za delovna mesta, ki so bila po prejšnjem sistemu vključena v sistem beneficirane delovne dobe).

Opredelitev vsebin, ki se poleg dela štejejo v polni delovni čas (82. člen)

»Čas odmora za dojenje otrok se v nasprotju z ZDR šteje v delovni čas.«

Polni delovni čas delavcev traja največ 40 ur na teden. V polni delovni čas se, poleg dela, ki ga delavec opravlja, šteje poleg ostalih vsebin (odmor med delom, zdravniški pregledi) še čas odmora za dojenje otrok.

Začasna prerazporeditev delovnega časa (90. člen)

»Nov člen o začasni prerazporeditvi delovnega časa v primeru opravljanja drugega dela (49. člen) in v javni železniški infrastrukturi.«

V skladu z zakonom in pogodbo lahko delodajalec, v soglasju z delavcem, v primerih in pod pogoji, ki jih določa 49. člen KPDŽP, in v primerih vzdrževanja javne železniške infrastrukture, delavcu začasno prerazporedi delovni čas. V primeru začasne razpored-

itve delovnega časa delovni čas ne sme trajati več kot 12 ur na dan in 56 ur na teden.

Odgovornost za delovne obveznosti (122. člen)

»KPDŽP povzema disciplinski ukrep začasne razporeditve na drugo delo iz Zakona o varnosti v železniškem prometu.«

V primeru disciplinskega ukrepa začasne razporeditve delavca na drugo delo lahko takšna razporeditev traja najdlje 3 mesece in le za tista dela, ki ustrezajo delavčevi stopnji strokovne izobrazbe, pod pogojem, da ima ta delavec za ta dela ustrezno znanje in zmožnost. Če del, ki ustrezajo tem kriterijem ni, lahko delodajalec delavca razporedi na druga dela in naloge, kjer se zahteva največ za dve stopnji nižja strokovna izobrazba seveda ob pogoju, da ima delavec za ta dela ustrezno znanje in zmožnosti. V primeru takšne razporeditve je delavec upravičen do plače po dejanskem delu, s tem da je ta plača lahko nižja največ za 15 % od plače, ki jo je delavec prejel pred izrečenim ukrepom.

Dodatek za nedeljsko delo (176 člen)

»Dosedanje plačilo tega dodatka se je povečalo za 50 %.«

Dodatek za nedeljsko delo se je s 50 % povečal na 75 %.

Dežurstvo na delovnem mestu (177. člen)

»Dežurstvo se v skladu z ZDR šteje v delovni čas.«

Če je delavcu opredeljeno dežurstvo na delovnem mestu, se dežurstvo šteje v polni delovni čas, delavcu pa pripada plačilo kot za redno delo.

Uskladitev splošnih aktov z določili te pogodbe (215. člen)

»Namesto prilog h KPDŽP odslej splošni akti. – Dodatek za poznavanje tujih predpisov ni več.«

Delodajalec je dolžan že sprejete splošne akte uskladiti z določili te pogodbe, kakor tudi sprejeti tiste, ki izhajajo iz te pogodbe, najpozneje v roku 3 mesecev po podpisu te pogodbe. Uskladitev, sprejem ter spremembe splošnih aktov KPDŽP sprejme delodajalec v soglasju s sindikati. Do uskladitve teh aktov se uporabljajo zdaj veljavni akti in priloge, razen 14. alineje tč. 2 priloge 5. Gre za dodatek za delo na mejnih postajah in progah sosednjih železnic, v zvezi s katerim se zahteva poznavanje in uporaba predpisov sosednjih železnic.

Zdenko Lorber

Ko bereš Boruta Godca v Financah, veš kaj boš bral!

»Prispevek, kot je zapisan v omenjenem dnevniku, kaže na to, da se za omalovaževanje sindikalne scene na Slovenskih železnica in ponižujočega razvrednotenja posameznih železniških poklicev ne izbirajo besede in da avtorju ni prav nič težko podajati primerjav in ugotovitev, ki ne vzdržijo kritične presoje in so v sramoto stanu, ki ga zastopa. Vsega vajeni člani Sindikata strojevodij Slovenije čakamo na nadaljevanje podobnih zgodb, ker so očitno produkt namerne diskreditacije, povzročene z določenim namenom.«

To je citat iz enega od dveh demantijev, ki smo jih po članku »Železniške bonitete požirajo železnice« objavili v časniku Finance 14. januarja 2005. Avtor spornega članka je bil Borut Godec, prispevek pa je diskreditiral poklic strojevodje, ki ga je pisec članka primerjal s poklicem administratorja spletnih strani, ki se igra simulacijske igrice. Kot se razbere iz citata, smo bili pred slabimi tremi leti zelo demagoški, ko smo napovedovali nadaljevanje podobnih člankov, saj so se naša predvidevanja v celoti uresničila. Borut Godec je v teh treh letih ostal zvest slogu pisanja, v katerem se železnice in njegove sindikate obravnava na skrajno omalovažujoč način. Naj navedeno podkrepim z nekaj naslovi prispevkov iz tega obdobja: »Večje socialne pravice le za nekatere«, »Ali se vam zdi upravičeno, da zaposleni pri SŽ uživajo višjo raven socialnih pravic, kot so predpisane v državi?«, »Razprodaja nepremičnin še rešuje železnice«, »Železničarski sindikati so izsilili dodatno zaposlovanje«, »Ustavite železničarje!«, »Klinc, pa izguba, konja zanima le oves«, »Ponoreli vlak«, »Z regresom do potopitve železnic«, »Sovhoz Slovenske železnice«, »Socialni ustanovi SŽ ni mar mednarodnih pogodb«, »Skrivnostna rast plač na SŽ«, »Janez Janša, počisti tire«, »O evropski uspešnosti na Slovenskih železnica le sanjajo«, »Ukinito železnice!« ...

Po poplavi člankov, ki diskreditirajo Slovenske železnice, pa so v tej jeseni izšli še nekateri članki, ki pomenijo neposreden napad na Sindikat strojevodij Slovenije oziroma predvsem napad na ugled in delo

našega sekretarja Silva Berdajsa. Članki s to vsebino so imeli naslednje naslove: »Nagrada železničarskemu samoupravljavcu«, »Železničarski baron Berdajs« in »Bogat in radodaren sindikat strojevodij Silva Berdaj-

sa«. V prvih dveh člankih se poskuša diskreditirati našega sekretarja z neresnico, da je bil nekdanji minister Janezu Božič tisti, ki je potrdil dvig plače predsedniku sveta delavcev in da so mu predstavniki vlade to plačo še popravili. Dejstvo je, da je plača predsednika sveta delavcev vezana na plačo delavskega direktorja in je bila določena z Dogovorom o sodelovanju delavcev pri upravljanju, ki je bil sklenjen med svetom delavcev in nekdanjim direktorjem Blažem Miklavčičem. Ta dogovor je javen (objav-



ljen tudi na naši spletni strani), standard tega dogovora pa je popolnoma primerljiv s podobnimi ureditvami v drugih podjetjih. Obstaja le ena, bistvena razlika. V družbah, kjer sta predsednik sveta delavcev oziroma delavski direktor podaljšana roka uprave, višina teh plač nikoli ne nastopa kot problem. Ker pa sta na Slovenskih železnica omenjeni funkciji v službi interesov zaposlenih, pa gre to nekaterim očitno v nos.

V naslednjem članku, ki odkriva podatke o finančnem stanju Sindikata strojevodij Slovenije, pa se poskuša z zlonamereno interpretacijo nekaterih števil dosegati razumevanje, kot da si vodilni v našem sindikatu izplačujejo nesorazmerno visoke potne stroške. Ker je finančno poslovanje našega sindikata vseh 19 let delovanja transparentno in vedno pod drobnogledom

nadzornega odbora, diskreditacija novinarja ni naletela na plodna tla. Smo eden redkih sindikatov, ki sproti obravnava finančno poslovanje. Člani glavnega odbora in člani skupščine prejmejo na vsaki seji finančno poročilo, kar jim omogoča sprotno spremljanje in primerjavo. Zaradi tega se naš sindikat ne ukvarja »sam s sabo«, ko je govor o financah, in zaradi tega ne bomo javno razčiščevali našega finančnega stanja z nekim novinarjem, ki mu je za naše finančno zdravje malo mar.

V duhu teh razmišljanj je minila tudi razprava o medijski gonji na zadnjem posvetu članov skupščine. V njej je na vse bistvene insinuacije v člankih podal svoje odgovore in razmišljanja tudi Silvo Berdajs, ki mu omenjeni novinar namenja čedalje več časopisnega prostora. V našem sindikatu ne bomo javno odgovarjali na vsako

provokacijo omenjenega novinarja, da bi zadovoljili njegov interes po branosti porumenelih zgodb. Temu nismo podlegli do sedaj in tudi ne bomo podlegli v prihodnje. Bomo pa vedno informirali in podajali odgovore našemu članstvu. Tudi če bodo nekatera vprašanja članov ciljala v smer, ki jo nakazuje zlonamernost omenjenega novinarja, se tega ne bojimo. Prej nasprotno! Ker ni prepovedanih tem, naj tudi ne bo zadržkov pri vprašanjih, ki jih članki omenjenega novinarja sprožajo. Na ta vprašanja smo in bomo sindikalni zaupniki odgovarjali na naših članskih sestankih, rednem šolanju oziroma neformalnih pogovorih. V našem sindikatu je resnica do sedaj vedno zmagovala in nikakršne bojazni ni, da ne bi bilo tako tudi v prihodnje.

Ostaja pa ob vsem tem nepojasnen odgovor na vprašanje, od kod novinarju motiv, da se na tako nizek način loteva slovenskih železnice, sindikatov in predvsem našega sekretarja Silva Berdajsa. Možnih je več odgovorov. Diskreditacija sistema z vsemi njegovimi izpostavljenimi posamezniki lahko služi zmanjševanju vrednosti temu sistemu, ko je govor o povezovanju (DBI!) slovenskih železnice. Prav gotovo je delovanje Silva Berdajsa, ki je v nadzornem svetu preprečil marsikatero namero sebičnega interesa peščice na račun slovenskih železnice (odtekanje milijonov za svetovanje, anomalije v kamnolomu Verd ...) ustvarilo sovražnike, ki imajo razlog spodbujati pisanje negativnih člankov. Da je Sindikat strojevodij Slovenije že od svoje ustanovitve marsikomu trn v peti, pa je tudi splošno znana resnica. Bili smo moteči, ko se je uveljavljal novi Zakon o železnici, pa tudi nedavni podpis nove KPDŽP ni bil pogodu vsakomur.

Razlogov za pisanje škodljivih člankov je torej več kot dovolj. A ne glede na motiv piscev teh člankov, ki se bodo prav gotovo še objavljali (smo pač močni in zato na udaru medijev oziroma njihovih botrov) kaže prave informacije o našem delovanju tudi v prihodnje poiskati pri naših sindikalnih predstavnikih. Ker smo za navedene informacije zmeraj dostopni, tudi v prihodnje ne pričakujte večjih časopisnih odzivov na članke frustriranih novinarjev.

Zdenko Lorber



Zlatko Ratej in Drago Torej gostila vrh ETF-a in organizirala sestanek visokih gostov z ministrom Radovanom Žerjavom

V petek, 7. decembra, smo v Ljubljani gostili najvišje predstavnike Evropske transportne federacije sindikatov ETF. V Ljubljano so tako prišli predsednik ETF Wilhelm Haberzettl, generalni sekretar Eduardo Chagas, mednarodni sekretar Vida (Avstrijski sindikat transporta) Harald Voitl, politična sekretarka ETF za cestni in reški promet Beatrice Hertogs, politični sekretar ETF za pomorski promet in pristaniške delavce Philippe Alfonso in predsednica ETF za letalsko-kabinsko osebje Inger Helene Enger. V uvodu obiska so se visoki predstavniki ETF sestali s predstavniki slovenskih sindikatov, ki smo včlanjeni v to evropsko sindikalno asociacijo, sledila je tiskovna konferenca, nato pa je potekal osrednji del obiska predstavnikov ETF, in sicer srečanje s prometnim ministrom Radovanom Žerjavom. Sestanka z ministrom, ki je potekal v luči priprav slovenskega predsedovanja Evropski uniji in temam, ki jim bo naš prometni minister namenjal večjo prioriteto pri vodenju prometnega resorja, se je udeležil tudi naš pooblaščenec za mednarodne odnose Drago Torej.

Predstavniki ETF in slovenskih sindikatov članov ETF lahko o sestanku z ministrov ekipo izrazimo dokajšnjo mero zadovoljstva, in to iz dveh razlogov. Na eni strani zato, ker je bila na sestanku navzoča ekipa



vseh direktorjev direktorats z ministrom na čelu, kar kaže na to, da ministrstvo resno jemlje socialno partnerstvo. Res da minister Radovan Žerjav ni bil ves čas navzoč, vendar je treba upoštevati dejstvo, da je sestanek trajal dlje, kot je bilo dogovorjeno. Gospod Ljubo Zajc, ki je moderiral sestanek v času odsotnosti ministra, je svoje delo prav tako odlično opravil. Po drugi strani pa lahko izrazimo zadovoljstvo tudi zato, ker so bili naši predlogi, ki so bili predvsem namenjeni preprečevanju socialnega dam-

pinga, dobro sprejeti. Minister in generalni direktor direktorata za transport sta večkrat poudarila, da ima tudi ministrstvo enake poglede. Omeniti pa vseeno kaže še dejstvo, iz poudarkov obeh, da vseh predlogov ne bo mogoče uveljaviti, saj je različnost interesov in lobijev v EU zelo velika. Predsednik ETF Wilhelm Haberzettl se je ob koncu zahvalil slovenskim sindikatom za organizacijo srečanja in poudaril, da si takšnega pristopa, kot ga je izkazal slovenski minister, želi tudi od ministrov drugih držav.

ETF – BRUSELJ, 30. IN 31. OKTOBER 2007

Vizija trajnostnega razvoja transporta z vidika sindikata

Dejstvo, ki se mu ne moremo nikakor izogniti, je, da Evropska zveza dobiva čedalje večji vpliv na obliko in način, kako države članice, sosednje države in celo širše okolje obravnava transportni sektor. Zato pripravljamo v ETF stališča, ki so

namenjena institucijam EU, državam članicam, kakor tudi tako imenovanim tretjim državam, ne glede na to, ali bodo postale kandidatke za pridružitve.

V okviru lizbonske strategije, katere cilj je narediti Evropo najkonkurenčnejšo regijo

sveta, se gleda na transport kot na storitveno dejavnost industrije, ki naj omogoča zanesljiv, hiter, učinkovit in poceni prevoz. Posledično temu se politika koncentrira na to, kako bi čim bolj deregulirala in konkurenčno liberalizirala transport v

tovornem prevozu in s tem čim bolj znižala cene. Takšno razmišljanje najbolj podžiga predstava, da je trg najboljšo sredstvo za doseg tega cilja. Politika vlaga vso energijo v razvoj koridorjev, ki naj bi omogočali zgolj cenejši transport, kar pa ni vedno v skladu z interesi državljanov in skupnosti. Šteje zgolj to, kako najbolje ustreči globalizirani industriji, hkrati s tem v viziji komisije zasledimo tudi konkurenco kot najboljšo rešitev za potniški promet. Konkurenca v potniškem prometu naj bi bila tako učinkovita, da bo odpravila kolone na cestah in znižala cene. Sedem konferenc, ki so bile organizirane pod skupnim naslovom Trust, je pokazalo, da ima filozofija deregulacije in konkurence katastrofalne posledice, brez izjem za vse zaposlene v vseh vejah transporta. Jasno mora biti vendar, da transportni sistem, ki temelji na odpravi delovnih mest, negotovih delovnih razmerah in ki

takšno stanje celo spodbuja, ne more biti atraktiven za mlade in ne more predstavljati trajno razvijajočega se sektorja.

Vloga transporta ni zgolj v prevozu tovara in potnikov od točke A do B, pač pa tudi v spodbujanju razvoja posameznih regij, tako v tehničnem kot socialnem pogledu. Transport je storitev v javnem interesu. Transport kot storitvena dejavnost je zelo velik delodajalec, s tem pa tudi pomemben gospodarski dejavnik pri zagotavljanju delovnih mest. Delavci v transportu se zavedamo vseh notranjih in zunanjih vplivov, ki so s prestrukturiranjem privedli do obsežnih sprememb. Lahko se soočimo z nujno prilagoditvami na nove potrebe trga (na primer dostava just in time). Zavedamo se tudi odločilne vloge, ki jo imamo v globalizirani transportni verigi. In prav zato sindikati v transportu zahtevamo, da se nas pri kreiranju prestrukturiranja in oblikovanju

trajnostne transportne politike tudi upošteva.

Trajnostno delujoč transportni sistem potrebuje politične akterje, ki bodo pripravili prevzeti odgovornost in bodo oblikovali transportno politiko, ki bo v zadovoljila potrebe občanov. Med te politične akterje sodijo predvsem EU komisija, EU parlament in države članice s svojimi regijami in skupnostmi. Mi, sindikati v transportu, pa smo še vedno premalo upoštevani, čeprav smo dokazali, da sedanja pot ni prava. Pravzaprav se moramo sindikati pripraviti na učinkovitejšo akcijo, saj nas drugače ne nameravajo upoštevati. Sindikati v državah članicah naj si sami izdelajo najučinkovitejše scenarije za akcijski dan v transportu. Ta akcija je pomembna predvsem z vidika demonstracije enotnosti vseh transportnih sindikatov.

Drago Torej

Pripombe na predloge novih pravilnikov

Oktobra so bili na spletni strani Agencije za železniški promet (v nadaljevanju AŽP) objavljeni novi predlogi pravilnikov na SŽ ter nekatere spremembe pravilnikov. Hkrati s tem smo dobili tudi obvestilo, naj SŽ v določenem roku, ki pa je bil izredno kratek, morebitne pripombe na objavljene predloge skupaj s pripombami sindikatov, pošlje na AŽP.

Tako sta bila med sindikati ter predstavniki SŽ konec oktobra in v začetku novembra dva usklajevalna sestanka. Prvi se je nanašal na Signalni pravilnik ter na predloge Pravilnika o strokovni usposobljenosti, Pravilnik o ravnanju ob izrednih dogodkih in na Pravilnik o delovnih mestih izvršilnega osebja.

O predlogu Pravilnika o strokovni usposobljenosti smo ugotovili, da je slabo pripravljen in da ni sprejemljiv. Na Signalni pravilnik smo podali nekaj pripomb, pomembnejše so predvsem definicija o mestu ustavitve pri signalni oznaki »S«, kjer naj bi se vlak ustavil pred oznako, najpozneje pa tako, da bi bila prva vrata za izstop potnikov pri omenjeni oznaki, v primeru okvare lokomotivske sirene ali piščalke pa, da bi bila vožnja dovoljena le do prve postaje

in ne več do končne, kot je zdaj predlagano.

Največ pripomb pa je bilo na Prometni pravilnik, saj se po novem ločuje delo med upravljavcem ter prevoznikom, tako da bo treba marsikaj, vsaj kar zadeva delo izvršilnega osebja, urediti z drugimi predpisi. V novih predlogih pravilnikov na primer ni določeno, kdo odpenja in spenja vozila pri vlaku, temveč to prepušča samemu prevozniku.

Pri Pravilniku o zavorah, varnostnih napravah in opremljenosti železniških vozil je predvideno, da se zavorni preskusi pri motornikih in motornih garniturah ne opravljajo več. Nadomestil naj bi jih preskus zavor pogonskih vozil, ki jih opravlja strojevodja. Prav tako je strojevodja po novem tudi pregledni delavec, ki opravlja zavorne preskuse »A« in posamični preskus »B«. Na oba člena smo seveda dali pripombo, naj se zavorni preskusi opravljajo tako kot zdaj, razen pri motornikih in motornih garniturah, ki imajo elektronsko računalniško diagnostiko zavornih preskusov, kjer lahko zavorni preskus opravi sam strojevodja.

Seveda je bilo na predloge pravilnikov danih še več pripomb, vendar vseh ne bi



našteval. Ko bo AŽP pripravila nove predloge, jih bodo člani prometno tehnične komisije SSSLO ponovno pregledali, in če bo treba, podali zahtevo po novih spremembah tam, kjer bo to potrebno. Predloge pravilnikov si je mogoče ogledati tudi na naši spletni strani.

Zlatan Ostroška

Meritve vdora škodljivih plinov v vozniško kabino lokomotive 664

Zaradi suma na izpostavljenost izvršilnih delavcev vleke povečani koncentraciji kemičnim snovem pri opravljanju njihovega dela – vdor izpušnih plinov v vozniško kabino lokomotive serije 664 predvsem prek klimatske naprave na doprežni lokomotivi skozi predore – je bila opravljena analiza trenutnega stanja delovnega okolja v vozniški kabini dizel-električne lokomotive serije 664 s področja ekoloških razmer, in sicer vpliv škodljivih plinov, ki nastajajo v izpušnih plinih kot posledica obratovanja dizelskih motorjev in vstopajo oziroma prodirajo med vožnjo vlaka v delovni prostor vozniške kabine lokomotive, tako na odprti progi kot med vožnjo vlaka skozi predore.

Na podlagi opravljenih meritev trenutnih koncentracij škodljivih plinov v delovnem prostoru vozniške kabine med vožnjo vlaka skozi predore ter primerjavami dobljenih rezultatov s predpisi, ki urejajo to področje, so bile ugotovitve naslednje: pri izgorevanju dizelskega goriva (plinsko olje) nastajajo škodljivi plini – CO_2 , CO , SO_2 , NO_x . Glede na dosedanje raziskave in poznavanje

nje navedene problematike je problematična trenutna množina koncentracije CO_2 , v manjši meri še CO , saj je v sestavi dizelskega goriva (plinskega olja) največ ogljika, okrog 87 %. Meritve, pri katerih je s strani SSSLO sodeloval tudi Zlatan Ostrouška, so se opravljale na doprežni lokomotivi 664-120 pri vožnji vlaka štev. 93343 s težo vlaka 1150 t na progovnem odseku Nova Gorica-Jesenice skozi predore: Bukovo (dolžina predora 937,40 m), Bohinj (6330 m) in predor Obrne (1000 m). Za opravljanje meritev množine trenutne koncentracije CO_2 v vozniški kabini lokomotive skozi navedene predore smo uporabljali merilni instrument Drager – accuro z indikatorskimi cevkami CO_2 (koncentracijsko območje 0,1 vol % do 1,2 vol % pri $T = 20^\circ\text{C}$ in $p_a = 1013\text{ hPa}$). Rezultati meritev so pokazali, da so bile trenutne koncentracije CO_2 v predorih (Bukovo 2698 mg/m^3 , Bohinj 1799 mg/m^3 , Obrne 2698 mg/m^3) in niso presegale mejnih vrednosti (MV), ki znašajo 9000 mg/m^3 (Priloga 1, Pravilnika o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti kemičnim snovem pri delu,



Merilni instrument za CO_2

Ur. l. RS 100/01 in 39/05). Meritve so se izvajale tudi z vključeno klimatsko napravo v kabini lokomotive, tako da se sum o vdoru izpušnih plinov prek klimatske naprave v notranjost kabine lokomotive lahko strokovno zavrne. Mejna vrednost (MV) za poklicno izpostavljenost pomeni povprečno koncentracijo nevarne kemične snovi v zraku na delovnem mestu znotraj območja vdihavanja, ki na splošno ne škoduje zdravju delavca, če delavec dela pri koncentraciji nevarnih kemičnih snovi v zraku na delovnem mestu, ki je manjša ali enaka mejni vrednosti nevarne kemične snovi, 8 ur na dan/40 ur na teden polno delovno dobo, pri normalnih mikroklimatskih razmerah in pri fizično lahkem delu. MV je največkrat določena na podlagi epidemioloških študij na bolj ali manj omejenem vzorcu populacije ljudi ali na živalih, in je zato strokovno ne moremo jemati kot ostro ločnico med absolutno neškodljivim in absolutno škodljivim okoljem. Upoštevati bi morali tudi različno dojemljivosti posameznikov na škodljive vplive. Z namenom, da se prepreči oziroma zmanjša tveganje zdravstvenih okvar izvršilnih delavcev v vleki, ki opravljajo oziroma sodelujejo pri vožnji lokomotive, se je v revizijo Izjave varnosti in zdravja pri delu z oceno tveganja leta 2007, ki je v izdelavi in bo sprejeta predvidoma v prvi polovici leta 2008, upoštevala kot prepoznana nevarnost oziroma škodljivost tudi navedena problematika. Med pred-



laganimi preventivnimi varnostnimi ukrepi so navedene periodične meritve trenutnih koncentracij škodljivih plinov, kot tehniški varnostni ukrep pa, da se opravi ustrezno tesnjenje oken in vrat kabine lokomotive, ter proučitev možnosti, da se na izpušne cevi

montirajo kape, ki bi usmerjale izstop emisije izpušnih plinov v tla. Iz izračunov in opravljenih meritev je namreč razvidno, da po množini nastajanja koncentracije prevladuje ogljikov dioksid CO_2 , ta pa je po relativni gostoti hlapov težji ($\text{CO}_2 = 1,52$)

od zraka (zrak = 1) in bi se zadrževal v nižjih plasteh zračnega prostora predora.

Vojko Mevla, dipl. var. inž

Od 28. novembra velja nov Zakon o delovnih razmerjih

Po burnih pogajanjih, ki so trajala več kakor eno leto in bila zaznamovana s protesti pred ministrstvom za delo ter odstopom prejšnjega ministra Janeza Drobničarja, smo socialni partnerji na seji Ekonomskega socialnega sveta, ki je bila v začetku junija, uskladili spremembe Zakona o delovnih razmerjih. Po slovesnem podpisu v prostorih vlade (29. junija) je zakon pozneje romal na vlado in nato v parlament, kjer pa je vladna koalicija držala besedo, in med socialnimi partnerji usklajen zakon potrdila tudi v parlamentu.

V nasprotju s sindikalno konfederacijo Neodvisnosti, ki dogovora o usklajenosti zakona ni podpisala, smo druge sindikalne centrale mnenja, da smo z doseženim kompromisom lahko zadovoljni. Prvenstveno kaže ob tem ugotoviti, da pomeni visoki konsenz socialnih partnerjev zmago socialnega dialoga v Sloveniji, da nov zakon omogoča večjo fleksibilnost zaposlovanja ob hkratni ohranitvi ustrezne zaščite zaposlenih in da, za nas najpomembnejše, nov zakon ne prinaša zniževanja nobenega od pomembnejših institutov socialne varnosti zaposlenih. Od skupno 248 členov veljavnega ZDR je spremenjenih 98 členov, najpomembnejše novosti pa so naslednje:

Sklenitev pogodbe o zaposlitvi za delovno mesto ali vrsto del

Stranki lahko skleneta pogodbo o zaposlitvi bodisi za delovno mesto bodisi za vrsto dela. Če skleneta stranki pogodbo za vrsto dela, ta obsega dela, za katera se zahteva enaka stopnja in smer izobrazbe

ter drugi pogoji za opravljanje dela. Ob sklenitvi pogodbe o zaposlitvi mora tako delavec izpolnjevati pogoje za opravljanje dela na posameznem delovnem mestu ali za vrsto dela, delodajalec pa jih je dolžan v naprej določiti v splošnem aktu.

Varstvo pred psihičnim nasiljem/trpinčenjem (t. i. mobing)

V zakonu je popolnoma na novo opredeljeno varstvo pred psihičnim nasiljem/trpinčenjem delavca, tako s strani delodajalca, predpostavljenega ali sodelavca. Zakon prepoveduje ponavljajoče, graje vredno ali očitno negativno in žaljivo dejanje, ki je usmerjeno proti posameznemu delavcu na delovnem mestu ali v zvezi z delom. Pomembna je določba, po kateri je v primeru spora glede varovanja dostojanstva delavca delodajalec tisti, ki mora dokazovati, da je ravnal tako, da bi nezaželena ravnanja preprečil (načelo obrnjenega dokaznega bremena), v primeru nezagotavljanja varstva pred nadlegovanjem ali psihičnim nasiljem/trpinčenjem pa je delodajalec delavcu tudi odškodninsko odgovoren.

Izjema od splošne dveletne časovne omejitve sklepanja pogodb o zaposlitvi za določen čas v primeru projektnega dela

Za večjo prožnost zaposlovanja se določa izjema od splošne dveletne časovne omejitve sklepanja pogodb o zaposlitvi za določen čas v primeru priprave oziroma

izvedbe dela, ki je projektno organizirano. Pogodba o zaposlitvi za določen čas se v teh primerih sklene za obdobje, daljše od dveh let, če projekt traja več kakor dve leti in če se pogodba o zaposlitvi sklene za ves čas trajanja projekta. S kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti se lahko določi, kaj se šteje za projektno delo.

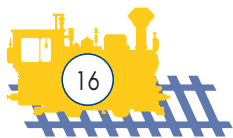
Uveljavitev sorazmernosti pravice do regresa pri delavcih, ki delajo skrajšani delovni čas

Pri delavcih, ki delajo krajši delovni čas, se pravica do regresa za letni dopust sorazmerno veže na delovni čas, za katerega je delavec sklenil pogodbo o zaposlitvi, razen v primerih, ko delavec dela krajši delovni čas na podlagi posebnih predpisov (predpisi o pokojninskem in invalidskem zavarovanju, predpisi o zdravstvenem zavarovanju ali predpisi o starševskem dopustu).

Pisno opozorilo delavca na izpolnjevanje obveznosti in možnost redne odpovedi pogodbe o zaposlitvi iz krivdnega razloga

Pred redno odpovedjo pogodbe o zaposlitvi iz krivdnega razloga mora delodajalec najpouneje v roku 60 dni od ugotovitve kršitve in najpozneje v šestih mesecih od nastanka kršitve pisno opozoriti delavca na izpolnjevanje obveznosti in možnost odpovedi, če bo delavec ponovno kršil pogodbeno in druge obveznosti iz delovnega razmerja v roku enega leta od prejema pisnega opozorila, razen če ni s kolektivno





pogodbo dejavnosti drugače določeno, vendar ne dalj kot dve leti.

Opredelevanje pojma ustreznega zaposlitenja, v primeru odpovedi s ponudbo nove pogodbe

Ustrezna zaposlitev je zaposlitev, za katero se zahteva enaka vrsta in stopnja izobrazbe, kot se je zahtevala za opravljanje dela, za katerega je imel delavec sklenjeno prejšnjo pogodbo o zaposlitvi, delovni čas, kakršen je bil določen po prejšnji pogodbi o zaposlitvi, in da kraj opravljanja dela ni oddaljen več kot tri ure vožnje v obe smeri z javnim prevoznim sredstvom ali z organiziranim prevozom delodajalca od kraja bivanja delavca.

Odpoved s ponudbo nove pogodbe o zaposlitvi pri drugem delodajalcu

Kadar delodajalec odpove pogodbo o zaposlitvi in je delavcu že v času odpovednega roka s strani delodajalca oziroma zavoda za zaposlovanje ponujena nova ustreznega zaposlitev za nedoločen čas pri drugem delodajalcu in delavec sklene pogodbo o zaposlitvi, mu delodajalec ni dolžan izplačati odpravnine, če se drugi delodajalec v pogodbi o zaposlitvi zaveže, da bo glede minimalnega odpovednega roka in pravice do odpravnine upošteval delovno dobo delavca pri obeh delodajalcih.

Predlagana rešitev omogoča, da lahko zavod za zaposlovanje ali delodajalec

sam delavcu v primeru odpovedi pogodbe o zaposlitvi že v času odpovednega roka ponudi sklenitev pogodbe o zaposlitvi z drugim delodajalcem. Če bi delavec sprejel ponudbo delodajalca ali zavoda in sklenil pogodbo o zaposlitvi z drugim delodajalcem pod pogojem, da je zaposlitev ustreznega, za nedoločen čas in da se drugi delodajalec v pogodbi o zaposlitvi zaveže, da bo glede minimalnega odpovednega roka in pravice do odpravnine upošteval tudi delovno dobo pri prejšnjem delodajalcu, prvi delodajalec ne bi bil zavezan za izplačilo odpravnine ob prenehanju zaposlitve delavca.

Nova ureditev minimalnih odpovednih rokov

V skladu z novo ureditvijo ne bi več poznali razlike med odpovednimi roki v primeru odpovedi iz poslovnih razlogov oziroma odpovedi iz razloga nesposobnosti. Enotni minimalni odpovedni roki, če pogodbo odpoveduje delodajalec, bi bili naslednji:

- 30 dni, če ima delavec manj kot pet let delovne dobe pri delodajalcu,
- 45 dni, če ima delavec najmanj pet let delovne dobe pri delodajalcu,
- 60 dni, če ima delavec najmanj 15 let delovne dobe pri delodajalcu,
- 120 dni, če ima delavec najmanj 25 let delovne dobe pri delodajalcu.

Glede na to, da ni več 150-dnevnega odpovednega roka za delavce z najmanj 25 let delovne dobe, se določa prehodna

določba, ki z vidika varstva starejših delavcev uveljavitev tega člena veže na spremembo zakona o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti (možnost enomesečnega podaljšanja časa prejemanja denarnega nadomestila za čas brezposelnosti oziroma dvig nadomestila za brezposelnost za prvi mesec, ki bi bilo enako višini plače odpuščenega delavca).

Letna časovna omejitev nadurnega dela

Nadurno delo lahko traja največ 170 ur na leto (prej 180). Nadurno delo lahko s soglasjem delavca traja tudi prek letne časovne omejitve, vendar skupaj največ 230 ur na leto. V primeru vsakokratne odreditve nadurnega dela, ki presega 170 ur na leto, mora delodajalec pridobiti pisno soglasje delavca.

Pravica staršev šoloobveznih otrok, da izrabijo en teden dopusta v času šolskih počitnic

Zaradi lažjega usklajevanja poklicnega in družinskega življenja se staršem daje pravica, da lahko vsaj teden dni letnega dopusta izrabijo v času šolskih počitnic, če imajo šoloobvezne otroke. Te pravice delodajalec delavcu načeloma ne sme odreči, razen v primeru, če bi taka delavčeva odsotnost resneje ogrožala delovni proces.

Zdenko Lorber

Pogajanja – zakaj in kako potekajo

Verjetno ste že kdaj bili v situaciji, ko ste hoteli kaj kupiti, na primer na boljšem trgu ali pa na avto sejmu, pa se s prodajalcem nikakor nista strinjala glede cene. In ker ni šlo drugače, sta začela barantati oziroma se pogajati o ceni. Pogajanje je proces, s katerim se srečujemo vse življenje, že od mladosti naprej, ko smo se s starši "pogajali", kdaj moramo biti zvečer doma. Po-

gajanja se uporabljajo tudi za resne dogovore, kot so na primer mirovni sporazumi, pogajanja o oborožitvi in pa konec koncev tudi pogajanja sindikatov za plače delavcev in boljše delovne razmere. Ker s temi zadnjimi pogajanjmi na splošno nikoli nismo povsem zadovoljni in mislimo, da se "naši" pogajalci niso dobro odrezali, si pogledajmo pogajanja kot proces, da se seznanimo z

njimi in obenem prepričamo, da sploh niso tako nedolžna in preprosta reč, kot je videti na prvi pogled.

Najprej – kaj so pogajanja? Pogajanja so sredstvo za reševanje realističnih konfliktov, kjer gre najmanj dvema strankama za neko materialno dobrino (v našem primeru plače – torej denar), ki jo želita obe, je pa za obe ni na voljo v zadostni količini. Do



pogajanj pride, ko med strankama obstaja vsaj delna razlika v interesih. Pogajamo se, (1) ko imamo z "nasprotnikom" različne in tudi skupne interese, (2) ko se vsi strinjamo, da so pogajanja primerna oblika reševanja konflikta in pa, (3) ko trenutno ni boljše alternative. Najprej moramo seveda stvari razčistiti pri sebi in se vprašati, kaj želimo doseči, ali je sporazum nujen in kaj bomo storili, če se nasprotna stran ne bo hotela sporazumeti. Vnaprej kričati "Štrajkl!" še zdaleč ni najboljša opcija.

Torej – gremo na pogajanja! Pri pogajanjih poznamo štiri stopnje: (1) priprave na pogajanja, (2) začetek pogajanj, (3) iskanje sporazuma in nazadnje (4) sklenitev sporazuma.

Pri pripravi na pogajanja je ena od pomembnih stvari določitev cilja oziroma tako imenovanega pogajalskega intervala. Na kratko rečeno je pogajalski interval območje, v katerem se bomo pogajali (torej od do). Pogajalski interval ima tri vrednosti: (1) idealno (I), (2) zaželeno (Z) – tista, na katero običajno realno računamo, in pa (3) minimalno (M), ki pa lahko pomeni tudi neuspeh pogajalcev. Nadalje je zelo pomembna izbira strategije. Poznamo dve vrsti strategij: (1) razdruževalno in (2) združevalno. Razdruževalna je brezkompromisna, saj poskuša vsaka stran maksimalno zaščititi svoj interes, seveda na škodo drugih. Običajno se je uporabljala v angleških kolektivnih pogajanjih. Združevalna strategija pa se uporablja predvsem v državah daljnega vzhoda. Dober primer je Japonska, kjer imajo sindikati in lastniki skupen interes, tj. večjo uspešnost podjetja kot celote. Od tod tudi skrivnost japonskega uspeha. Pri pogajanjih poznamo tri izide: (1) dobim – dobim, tj., da so s pogajanjem zadovoljni vsi, (2) dobim – izgubim, tj., da ena stran pridobi na škodo druge (kot zanimivost – v to vrsto izida se prištevajo tudi rezultati volitev in referendumov, kjer se odloča z večino), zadnji izid pa je (3) izgubim – izgubim, ki ga ni treba posebej razlagati. Za pogajanja pa sta pomembna tudi (1) čas in (2) lokacija pogajanj. Kot primer naj navedem zanimivo anekdoto, ki se je zgodila še v prejšnji državi. Ko se je slovenska gospodarska delegacija v Beogradu pogajala za pogoje poslovanja, je zvezna pogajalska stran vedno zavlače-



vala, saj so dobro vedeli, da bodo naši pogajalci popustili in pristali na njihove pogoje, saj bodo drugače zamudili zadnje letalo v Ljubljano. Ker pa ima palica vedno dva konca, je naša stran to kmalu ugotovila in ker se glede kraja pogajanj ni dalo kaj dosti narediti, je odlejte strogo vztrajala, da pogajanja potekajo v terminu ob koncu tedna. Sedaj pa se je nenadoma mudilo zveznim pogajalcem, zato so pristali na vse vrste pogojev, saj so bile ob koncu tedna v Jugoslaviji tekme prve nogometne lige, teh pa (ne daj, bože!) nikakor niso hoteli zamuditi. Torej – čas in kraj pogajanj ter poznavanje slabosti nasprotne strani.

Pri poteku pogajanj se bom dotaknil samo nekaterih pomembnih stvari. Prvo je predlaganje. Pravilo pri tem je: nič dati, če zato nič ne dobim, čeprav predlaganje samo velja kot zdravilo za zastoje pri pogajanjih. Predlog je iniciativa in nakaže želeno smer pogajanja. Druga pomembna stvar je prepričevanje, to so argumenti, dejstva in utemeljitve, ter seveda način, kako to povemo. Pravilo je, da ne govorimo preveč, saj, kot pravi pregovor, imamo dve ušesi in ena usta zato, da bi več poslušali in manj govorili. Govor mora kratko in jedrnat odražati našo moč in stališča. Tretja, manj priljubljena, pa vendar pomembna točka je popuščanje. Tu so pravila naslednja: ne popuščati prehitro, nikoli sprejeti prve ponudbe, nikoli popuščati prvi (če je

to seveda izvedljivo) in pa za naša popuščanja vedno kaj dobiti. Kot rečeno, pa je to lažje reči kakor uresničiti.

In končno sledi konec pogajanj, ker jih je enkrat pač treba končati, in pa sklenitev sporazuma. Tu pogajalec naleti na dve temeljni dilemi. Ali ne končuje morda pre zgodaj, ker bi lahko še kaj iztržil, ali pa morda končuje prepozno in lahko nasprotnik še kaj iztisne iz njega. Kritična je prepoznava pravega trenutka za konec. Pogajanja je idealno končati, kadar sta obe strani dosegli največ od tega, o čemer sodita, da je mogoče doseči.

Na koncu (če se seveda dogovorita) obe strani podpišeta sporazum, ki obvezno obsega: (1) vsebino sporazuma, (2) pogoje za veljavo in (3) sankcije za tistega, ki se sporazuma ne drži. Sledi še stisk rok in *na svidenje v naslednji vojni*. Tako v grobem potekajo pogajanja. Kot vidimo, je pogajalski kruh trd in skoraj neužit. Pogajanja so kot hoja po brvi, nikoli ne veš, kdaj boš padel v vodo. Zato je razumljivo, da je rezultat vedno kompromis in ne more uresničiti vseh naših želja. Za konec še vprašanje. Želi kdo biti pogajalec? Jaz že ne, če vprašate mene!

Robert Zakrajšek

Večna tema: turnusi

Pri našem delu obstaja področje, o katerem lahko rečemo, da je skoraj nedotakljivo oziroma tabu tema. Ko se ga lotimo, ni treba veliko, da takoj dobiš nekaj prostovoljcev, ki bi poprijeli za vile in kose ter organizirali punt ali pa pregon kolegov iz drugih sekcij, ker da menda nič ne delajo, vozijo samo "nobel" vlake, oni pa strašno garajo zaradi njih in namesto njih. Sicer v šali opisano ravnanje ni veliko stran od resnice. Govorim seveda o strašnih, pretrese in travme povzročajočih plakatih, ki visijo na steni pri nadzornikih lokomotiv in nas spravljajo v slabo voljo, imenujemo pa jih turnusi. Med nami stalno potekajo vroče debate o tem, kako so turnusi iz dneva v dan slabši, bolj "našponani" in oh in sploh, ter kako določeni ljudje nič ne naredijo v zvezi s tem. Kdo pa? Ko je treba sodelovati, se vsi poskrjemo, ko pa je treba kritizirati, nas je povsod polno. Samo par posameznikov je dovolj pogumnih (ali neumnih in se s tem vsem zamerijo – stvar presoje pač), da se odkrito izpostavijo in poskušajo rešiti težavo v zadovoljstvo vseh. Te pa žal, in še enkrat žal ni vedno mogoče. Vsi bi vozili samo dobre vlake (vključno z mano, priznam), slabe pa naj vozijo oni v drugem turnusu ali sekciji. Kolegialnost pač! Menim, da naši kolegi, ki se vsak dan ubadajo s to težavo, svoje delo opravljajo dobro (čeprav ne vedno uspešno seveda), nekdo drug bo pač mislil drugače. In s tem ni nič narobe, saj ima vsak pravico do mnenja. Samo, kolegi, poskušajmo predstavnikom za turnuse pomagati tudi s predlogi (nesebičnimi!!), in ne samo s kritikami.

Za konec pa samo za informacijo oziroma primerjavo, koliko je bilo narejeno na področju turnusov v zadnjih sedemnajstih letih. Pred dnevi sem našel star turnus iz leta 1989, iz časa mojega uvajanja za strojevodjo. Poglejte ga in ga primerjajte z današnjimi. Mnenje prepuščam vam.

Robert Zakrajšek

Turnus iz leta 1989 – EMG 311		
DAN	ZACETEK	KONEC
1	07.40	19.40
2	03.20	08.20
3	19.40	
4		08.15
5	05.30	18.05
6		PROST
7		PROST
8	13.00	23.35
9	03.35	11.00
10	12.40	21.30
11	03.30	10.05
12		PROST
13	11.30	20.30
14	02.40	13.05
15	12.40	20.05
16	04.00	17.00
17		PROST
18		PROST
19		PROST
20	10.40	21.15
21	03.15	07.40
22	12.30	22.00
23	04.40	12.05
24		PROST
25		PROST

Prednovoletno srečanje članov glavnega odbora in sindikalnih prvoborcev iz leta 1988



Na tradicionalnem prednovoletnem srečanju so se ob Šmartinskem jezeru zbrali člani glavnega odbora SSSLO in sindikalni prvborci iz leta 1988. Gre za generacijo sindikalistov, ki je naredila odločilen preboj, da je Sindikat strojevodij Slovenije takrat sploh nastal in da se je lahko v nadaljnjih letih normalno in uspešno razvijal. Predsednik Zlatko Ratej je v svojem nastopu obudil spomin na nekatere pomnike naše 19-letne zgodovine, in pri tem dejal, »da na podlagah odločnosti, enotnosti in strokovnosti, ki smo jo dokazali leta 1988, naš sindikat deluje tudi v današnjem času«. Častni predsednik Slavko Kmetič je podal nekaj primerjav plač strojevodij, ki so delali ob koncu osemdesetih let, ter ob tem spomnil na številne nadure, ki so jih takrat morali opraviti strojevodje. Drago Torej je primerjal raven pravic, ki jih imamo urejene v KPŽP, s tistimi v tujini. Dejal je, da so določene rešitve, ki

jih vsebuje naša kolektivna pogodba, v evropskem prostoru predstavljene kot zgledne. Silvo Berdajs je orisal trenutno situacijo na Slovenskih železnicah. Posebej je poudaril dejstvo, da naše podjetje po dolgem času posluje pozitivno, da smo letos sprejeli novo KPDŽP in da smo dobili nov Zakon o železniškem prometu, ki zagotavlja enovitost sistema upravljanja SŽ. Dejal je, da na

prihajajoče obdobje, ne glede na vsakodnevno problematiko, gleda z optimizmom. V imenu prvoborcev se je za povabilo zahvalil Jože Ošljaj, ki je dejal, da si želi podobnih srečanj tudi v prihodnjih letih. Našemu sindikatu je zaželel uspešno delo in pokončno držo tudi v prihodnjih letih.

Zdenko Lorber

Piknik v Logatcu

Strojevodje OO Ljubljana smo se tudi letos zbrali na, zdaj že zagotovo lahko rečemo, tradicionalnem jesenskem pikniku, ki je letos potekal v Centru vojnih veteranov v Logatcu. Dogaňanje je bilo kot običajno zelo pestro, od košarke, nogometa, balinanja..., ja, ja, do hrane in pijače še pridemo (mater, so zagnanil, ha, ha). Za hrano se je, moram res priznati, odlično potrudil Marko Trček. Očitno mu uspeva iz vsega, kar vrže v lonec, ustvariti kulinarčni čudež – pa saj to že tako ali tako vsi vemo. Ostala organizacija je tudi bila na nivoju, saj je tisti, ki je domov odšel lačen, žejen ali kako drugače prikrajšan, krivdo lahko mirno pripisal samemu sebi. Poleg drugih športnih dejavnosti pa nam je letos izjemno pozitivno presenečenje pripravil Peter Flis, ki je na prizorišču postavil pravo malo improvizirano strelišče (konec koncev smo bili v vojaškem objektu), s sabo pa je prinesel tudi dve puški, s katerima je letos tekmoval in postal v svoji kategoriji slovenski prvak. Zanimanje je bilo precejšnje, saj ima navadni smrtnik le redko priložnost streljati s takim biserom v roki (prava tekmovalna, strelni daljnogled, nastavev v nulo, sprožilec naravnost fantastičen...) Samo par besed – Pero, vsaka ti čast! In rezultati – no ja, če bi se začela vojna in če bi nas uspeli zbežati izza polne mize, bi predstavljali kar pošteno močno ognjeno silo.



To bi bilo v glavnem vse! A, še nekaj – tako velike marele (goba), kot jo je prinesel Kusturić, še v življenju nisem videl (kje je hudiča staknil – ja, ja, vem, v gozdu).

Zabava je trajala do poznih (ali pa zgodnjih) ur, ampak tega tako ali tako ni treba posebej poudarjati.

Lep pozdrav do naslednjega leta!

Robert Zakrajšek

Izlet v Prlekijo

Območni odbor Zidani Most je organiziral izlet v Prlekijo, ki se ga je udeležilo okrog 50 članov. Po prijetni vožnji z avtobusom, ki je minila v sproščenem ozračju, smo prispeli na kmečki turizem, kjer nas je že čakala obilna malica. Nato smo se odpravili v ciganski muzej v Kamencih, na otok ljubezni in nato še v Veržej k mlinu na Muri, kjer smo se dodobra založili z moko. Po ogledih smo se vrnili na kmečki turizem, kjer je že dišalo po prleških dobrotah. Ob zvokih harmonike smo se zabavali do zgodnjih večernih ur; ko je sledila vrnitev domov. Vsi smo se strinjali, da je bil izlet zelo lep in prijeten, in si ob koncu zaželeli na svidenje še kdaj.

Milan Culetto



MALO ZA ŠALO MALO ZA RES

Ženska logika!

Z avtobusom se vozim proti domu.

Poln je, vstopila sem zadaj in ne morem se zriniti do aparata, da bi potrdila vozovnico. Poprosila bom zensko, ki stoji pred mano, da jo vstavi v aparat. Le kako naj jo nagovorim, s ti ali vi? Hm! Na predzadnji postaji ni izstopila, kar pomeni, da gre do končne. Kaj če si jo malce bolje ogledam? Nosi steklenico vina. Prav gotovo gre na obisk h kakemu moškemu. In steklenica je buteljka. Kar draga. Torej je moški privlačen. V moji vasi – kamor gre avtobus – sta dva privlačna moška – moj mož in moj ljubimec. K mojemu ljubimcu zanesljivo ne gre, ker sem zdajle jaz dogovorjena z njim. Torej gre k mojemu možu. Moj mož ima dve ljubici: Katarino in Ano. Katarina je zdaj na dopustu nekje v tujini. No, in sem rekla: "Ana, mi lahko prosim, potrdiš vozovnico?" Ana: "Se pozna?!?!?!?"

Definicije

AVTOBUS – vozilo, ki gre dvakrat hitreje, kadar tečete za njim, kot če se v njem peljete

PULOVER – oblačilo, ki ga mora nositi otrok, kadar mamu zebe

PLES – vertikalna frustracija horizontalne želje

EKONOMIST – ekspert, ki bo jutri vedel, zakaj se tisto, kar je včeraj predvidel, ni zgodilo danes

GINEKOLOG – oseba, ki dela tam, kjer se drugi zabavajo

INTELEKTUALEC – oseba, ki je dve uri v stanju misliti še na kaj drugega, razen na seks

MIGRENA – največkrat uporabljena kontracepcija pri ženskah

ZAKON – skupnost, v kateri dva rešujeta probleme, ki jih ne bi imela, če bi ostala samska

ZOBOZDRAVNIK – čarovnik, ki vam v usta vstavlja tisto, kar vam je pobral iz žepa

PROGRAMER – oseba, ki na nepojasnljen način reši probleme, o katerih nisi vedel, da si jih imel

PSIHOLOG – oseba, ki gleda druge, ko v prostor stopi lepa ženska

BUDILKA – instrument, ki je bil narejen za bujenje tistih, ki nimajo majhnih otrok

ZVEZDA – oseba, ki vse življenje težko dela, da bi bila slavna, ko pa to doseže, nosi velika črna očala, da je nihče ne prepozna

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Zdenko Lorber

Uredniški odbor:

Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:

Anastazija Polše

Fotografije:

Miro Marolt, Milan Culetto, Robert Zakrajšek,
Vojko Mevla, Drago Sotlar in Zdenko Lorber

Tisk:

DERMI TISK – Dermastja Janez, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi

1.300 izvodov

Naslov uredništva:

SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.
E-mail: budnik@slo-zeleznice.si



SINDIKALNA LISTA

Podatki z decembrske
siandikalne liste še niso bili
znani pred zaključkom
redakcije te številke
Budnika, zato jih ne
moremo objaviti. S
sindikalno listo se lahko
seznanite na
www.sindikat-strojvodij.si



Srečno vožnjo v letu 2008