

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikatsrojvodij.si



Številka 69
September 2010

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Poklicna pokojnina – pravica ali privilegij?

Protestni shod pred MDDSZ

Intervju – Daniel Majd – strojevodja iz Stockholma

Razglednice iz tujine ...

31.08.2010

FOTOREPORTAŽA IZ PROTESTNEGA SHODA PRED MDDSZ



UVODNIK**ŠVELER 22**

Ste brali roman Josepha Hellerja »Catch 22«, v slovenskem prevodu Kavelj 22? Če ste, potem se vam verjetno že svita, na kaj ciljate z zgornjim naslovom. Če pa niste, vam bom naredil kratek povzetek zgodbe in takoj vam bo vse jasno. Torej, zgodba se dogaja v času druge svetovne vojne in prikazuje življenje ameriških vojaških pilotov v tistih burnih in težkih časih. Ko so odšli v službo, ki jim jo je dal »striček Sam«, so imeli pogodbo v kateri je pisalo, da so dolžni opraviti določeno število bojnih poletov, to je tistih s streljanjem, metanjem bomb in kar je še teh užitkov, nato pa se bodo lahko vrnili domov. A poglej hudiča. Vedno, ko so skoraj dosegli predpisano število, se je kvota bojnih poletov iz nikomur znanega razloga povišala za določeno število. In to kar naprej. Nikakor nisi mogel doseči »norme«, določali pa so jo tisti, ki letala ali pa protiletalskega ognja še od daleč niso videli. Ker situaciji nikakor niso prišli do dna, so vse skupaj poimenovali Kavelj 22. Ta je bil kriv za vse in ključ za preračunavanje, čeprav nikomur ni bilo nič jasno.

No, vojne je bilo konec, razen nekaj nesrečnikov so se več ali manj vsi vrnili domov in grozote so bile počasi pozabljene. A, seveda! Kar mislite si. Kavelj 22 je preživel, se globoko potuhnil in čakal svoj čas, da bo spet udaril s svojo nelogičnostjo. Samo, smola je v tem, da se je pojavil na naših tleh. Kako naj si drugače razložim določene stvari? Kavelj 22! Da, to bo to, saj druge racionalne razlage ni. Samo, da je mutiral in se v naši neposredni bližini pojavil kot »Šveler 22«. Kot dokaz podajam sledeče – ko sem leta 1989 prvič sam sedel za krmilo lokomotive, so mi vsi govorili, kakšno srečo da imam, ker bom šel v pokoj leta 2018, star 48 let. Res sem se počutil odlično. Pa so se časi rahlo spremenili, oblast je zamenjala barvo in val sprememb je zajel družbo. Zajel pa je tudi mojo delovno dobo, ki se je nenadoma podaljšala za pet let in pol (še danes mi ni jasno, kje so dobili tisti pol),

tako, da bom moral delati do leta 2023. No, ko sem nekako sestavil stvari skupaj in se počasi približeval cilju, je Šveler 22 spet udaril. Delovna doba se bo spet podaljšala za nadaljnjih »ohoho« let. Vedno, ko se nekako približam zahtevani kvoti, se le – ta iz nekega čudnega razloga poviša. Imate vi neko pametno razlago? Moja je preprosta – Šveler 22! To bo to, in čisto nič drugega. Bodi pameten, če moreš.

V čem je nelogičnost Švelerja 22 v našem primeru (pa ne samo v našem, saj bo to doletelo vse zaposlene v Sloveniji)? No, učene glave na višjih »inštancah« naše lepe države so namreč ugotovile, da nekaj škripa v pokojninskem sistemu in ta ne bo zdržal vseh pritiskov na blagajno. Ja, bravo Einstein, za to moraš biti pa res »maher«, da se ti posveti. In ker, jasno, kako pa drugače, tisti nad oblaki v naši deželici nikoli niso za nič odgovorni, so ugotovili, kako to luknjo pokrpati. Podaljšajmo delovno dobo! Zaposleni pa oči na peclje in jezike do tal. Kot, da smo mi krivi, da je prišlo do takega položaja. In tako naj bi sedaj delali do ne vem katerega leta. Tako imajo po vsej Evropi, nas prepričujejo, še posebej pa poudarjajo Vzhodno Evropo. Da dol padeš! Do včeraj smo grebli z vsemi štirimi, da prilezemo ven, danes pa jih jemljemo za vzor. Seveda podaljšanje delovne dobe tistih nad oblaki ne skrbi kaj dosti, čeprav nekateri med njimi glasno kričijo v »podporo« ljudstvu (politične točke pač), ampak vsi so iz istega gnezda in vse tisto nastopaštvo je bolj za teatralnost, kot pa za resni učinek. Zadevo bodo poskušali spraviti skozi proceduro čim hitreje, nato sledi še »žegen« 90 primerkov, ki jih na vseh prirodoslovnih deblih znanstveniki imenujejo »homo carniolus parlamentus« in stvar bo za njih zaključena. Pa seveda ne bo šlo tako zlahka. Dokler bodo sindikati migali, bo stvar predmet hudih, težkih debat in usklajevanj, saj brez nič ne damo nič. In to dobro vedo. Kot bi rekli strokovnjaki za teorijo prakse – ta praksa ni izvedljiva niti v teoriji!

Pa poglejmo razmišljanje »navadnega« človeka. Podaljšati delovno dobo za rešitev pokojninske blagajne? Kaj pa ustvarjanje novih delovnih mest? Ste kdaj pomislili na to? Delovna mesta prinesejo priliv v blagajno in ne podaljšanje delovne dobe. Na koncu bomo imeli pet »profijev«, ki bodo uspeli zdržati do 65 leta in ti bodo financirali vse upokoјence (velika večina pač ne bo zdržala tako dolgo). To je približno tako, kot da bi imel eno kravo, ki bi dajala določeno količino mleka. Pa bi si zaželel več mleka. In kaj bi storil? Kupil še eno kravo? Ne, po logiki, ki nam jo prodajajo, bi moral kupiti še en hektar travnika, da bi krava še več jedla, še več predelovala.... Samo, glej zlomka. Mleka bi imel še vedno toliko, kot na začetku. Ena enota pač proizvede toliko kot lahko. Rešitev so torej nova delovna mesta (nova krava), ne pa podaljšanje delovne dobe (dodatni hektar, ki ga je potrebno obdelati).

Z največjim veseljem se bom spet dotaknil naših večnih »oboževalcev«, ki so zaposleni v javnih medijih in ustvarjajo javno mnenje. V enem od intervjujev, ki so ga opravili z našim generalnim direktorjem g. Brankovičem, so novinarji na vsak način ciljali na vprašanje o privilegijih, ki jih imamo železničarji. Vsako vprašanje je napeljevalo na to. No, v veselje mi je bilo, da jih je direktor gladko zavrnil in o tem ni hotel govoriti, saj se dobro zaveda, da privilegiji ne obstajajo in da so zrasli v glavah ustvarjalcev javnega mnenja in njihovih informatorjev. Naj enkrat za vselej razčistimo to. Priznam! Privilegiji so. Vsake dve leti dobim od delodajalca nov Lamborghini. Sicer so mi ponujali Ferrari, pa sem se samo zasmel in odmahnil z roko – bodite no resni, to pa res ne zgleda, saj vendar vozim v 310 turnusu, ha, ha... Počitnice mi ravno tako plača podjetje, samo destinacijo izberem, družba najboljših spremljevalk je tako ali tako vključena v paket. Plačo si, jasno, določim sam (Kaj? Vi ne?), za manj kot 5000 zjutraj sploh ne vstanem... Samo veste kaj? Na koncu mi

zazvoni ura, pa moram vstati in iti v službo. Bil bi že čas, da zazvoni tudi vam, cenjeni ustvarjalci javnega mnenja, da se zbudite iz vaše nočne more železniških privilegijev. Božiček žal ne obstaja! Babica vas je »scat« peljala. J..i ga! Smola pač.

Drugi tak primer je bil intervju z osebo, ki dobro pozna naš sistem, saj je bila dolgo prisotna v njem. Najpomembnejše vprašanje »prijateljskega« ustvarjalca oz. ustvarjalke javnega mnenja je bilo – Kdaj bo modernizacija prog v Sloveniji končana, da bodo lahko odpustili določeno število izvršilnih delavcev? Kaj naj kot izvršilni delavec rečem na to preroško vprašanje? Vsak, ki spi je dve kavi, še ni »šlogar«! Pa pustimo jim veselje. Saj so celo plačani za to. Od nečesa je treba živeti. Pa čeprav delaš drugim škodo in jim želiš nesrečo. Saj to je vendar tako slovensko.

Da menda ni denarja za naše poklicne pokojnine ste verjetno že slišali. V uvodniku se ne bom spuščal v detajle, saj bo v nadaljevanju veliko govora o tem. Samo kratek komentar – Če ste našli milijone za Grke, mi ne solit pameti, da jih zame in moje stanovske kolege ni! Ali imam slučajno dolga ušesa? Sem podoben oslu? Imate srečo, da me je mati vzgojila v kultiviranega človeka, drugače bi tale zapis vseboval kakšno drugo vsebino, z pridihom južnega temperamenta (dobro veste, kaj mislim).

Seveda pa ne morem mimo »privilegirane kaste« o kateri sem nekoč že zapisal nekaj besed. Mislim na male bogove v belem, ki so zacepetali, ko so jim povedali, da se bodo njihovi privilegiji (kje ste, novinarji!!!) – to je dežurstva, oklestili. Začeli so na ves glas kričati, da bodo sedaj, ko bo dežurstvo manj plačano, trpele njihove družine. To pa je argument. Ne vem, kdo je tu nor! Ko so bila dežurstva odlično plačana, sem jim je gladko j.....lo za družine, sedaj pa so se spomnili nanje, ko ne cinglja več tako glasno. Zakaj sem to zapisal? Naša služba, vse izvršilne službe na Slovenskih železnica in vsi ostali poklici v Sloveniji, ki opravljajo podobne dejavnosti, delajo v nočnih urah, nedeljskih in prazničnih dneh, ki pa se ne štejejo kot ekstra dežurstva, saj takrat delamo in ne čakamo, da se kaj zgodi. In opravljamo dela v interesu širše javnosti – prevozi,



Lamborghini – privilegij mojih sanj in vaše nočne more . . .

varnost... Pa tega nihče ne vidi. Vsi vidijo samo tistih nekaj evrov dodatka, ki ga prekleto pošteno zaslužimo in to v javnih sredstvih obveščanja prodajajo kot bajne privilegije, za katere so ostali državljani prikrajšani. Ko pa so nekateri napovedali stavko, jim je bilo razloženo, da bo redno delo vseeno moralo biti opravljeno. Ja, kaj si pa mislite? Kaj hujšega! Nezaslišano! Redno delo med stavko za vodje dotičnih pomeni nekaj nedopustnega in žaljivega. Kapo dol tistim, ki se dejansko zavzamejo za človeka. Verjamem, da so v večini. To sem imel možnost doživeti sam in sem resnično hvaležen (da ne boste mislili, da samo kritiziram). Kritika ne leti na člane sistema, ampak na sistem kot tak in na njihove voditelje, ki si preprosto zatiskajo oči pred tem, da današnji čas ni ravno primeren za nadutost in občutek večvrednosti nasproti ostalim državljanom. Kot da kriza za njih ne obstaja. Vse, kar si običajen človek ob tem lahko misli je – kaj pa Hipokratova prisega? Ste prisegli Hipokratu ali Feničanom (izumiteljem denarja)? Veste, ko mi napovemo stavko, so pogoji za čas stavke, ki jih določi lastnik, t. j. država, zelo strogi. Ne omogočijo nam terena za

izsiljevanje in igranje Kalimerotov. Stvar je običajno zelo resna in na koncu je (ali pa ne!) dosežen kompromis. Nekateri pa žal zahtevajo vse iz spiska samo zato ker so to oni. In država, spet žal, običajno vedno poklekne. Pri »malem človeku« to ravno ne vzbuja simpatij. Absolutno podpiram boj za pravice zaposlenih, ampak ne tako da zanikaš obstoj trenutne situacije in ostalega prebivalstva, češ, to nas ne zanima.

Še ena kratka o varčevanju na Slovenskih železnica. Samo v razmislek – iz Jesenic pripelje vlak, na katerem so štiri lokomotive serije 541, prva zasedena, druge kot vagon. Torej, en strojevodja je pripeljal štiri lokomotive in prihranili smo strošek dela dodatnih treh ljudi. In vsi smo na robu orgazma! Kot lahko vidite, mi svoj delež k varčevanju prispevamo vsakodnevno. Brez ukrepov za varčevanje. Pa smo za nekatere še vedno samo strošek, strošek, strošek . . .

Robert Zakrajšek
Glavni urednik

BESEDA PREDSEDNIKA SSSLO

Ne vidim, ne slišim, ne govorim . . .



Resnično se nahajamo v čudnih časih. Raje bi rekel, da živimo, pa mi ta beseda nekako ne gre in ne gre iz ust. Zakaj? Ko enkrat prideš do točke, na kateri opozarjaš na prepad, ki nas čaka, tisti, ki je spredaj za krmilom pa samo mirno gleda in še naprej s polnim plinom drvi proti prepadu, potem si točno tam, kot sem prej dejal. Očitno ne živiš več, ampak samo navidezno obstajaš, spremenjen v neko številko, v nek abstraktni pojem. V tej čudni coni somraka smo se znašli vsi zaposleni, ki delamo na delovnih mestih, ki so škodljiva zdravju. Opozarjamo na težave, ki se bodo pojavile za prvim ovinkom te naše brezglave voznje, voznik, t.j. država pa samo brezoblično gleda, se nam smeji v obraz in še bolj poganja ta pogubni voz.....

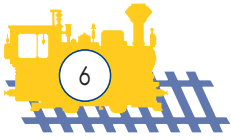
Morda se je ta uvod zdel kot kakšen odlomek, vzeti iz romana Stevena Kinga. Pa žal ni tako. Resnično smo se znašli na točki, kjer smo soočeni z nemim sogovornikom v obliki Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve, ki nikakor noče dojeti in sprejeti resnosti in resničnosti argumentov, s katerimi jim dokazujemo, da so naše poklicne pokojnine ne samo ogrožene, ampak obstaja realna nevarnost, da lahko na njih preprosto pozabimo. Vse se spet pelje na mlin kapitalu. Vsi tisti, ki bi morali skrbeti za to, da bi bile naše pokojnine varne za čas, ko bomo izpolnili pogoje za dosego le – teh, so se preprosto do tal priklonili svojemu novemu bogu – »velikemu K« (kapitalu), ki jim je s svoje mize milostno vrgel nekaj drobtin in jih s tem kupil za drobiž. Vse, kar so mu morali obljubiti je bilo to, da bodo zaposlene spremenili iz ljudi v brezosebne številke, ki bodo uporabne samo za neskončne in nikomur pomembne statistike.

Niso pa računali na eno stvar! Ko so prisegli zvestobo »velikemu K«, so pozabili vprašati zaposlene, kaj menijo o tej »novodobni religiji«. Se strinjajo s tem, da bo novi bog do njih neprizanesljiv? Bodo zaposleni ubogljivo upognili hrbte, ko bo šel novi bog mimo? Niso računali na to, da imamo zaposleni svoje glave, ki niso namenjene samo za prestrezanje udarcev, ampak z njimi tudi razmišljamo. Da se ne bomo kar tako mirno vdali v usodo, ki so nam jo s svojo novo religijo namenili! Da se ne strinjamo z načinom, na katerega nas v današnjem času obravnavajo! Da smo ljudje in ne suhoparne številke v statistiki! Da natanko vemo, kaj so naše pravice in še več – natanko vemo tudi to, kaj so naše dolžnosti. Podložniki kapitala so v svoji zaslepljenosti na dolžnosti pozabili. Zato je čas, da zaposleni strnemo svoje vrste in tem novodobnim vernikom pokažemo, da dogovori in pogodbe niso samo neka mrtva črka na papirju, ki jo lahko mirno spremeniš brez posledic. Da zaposleni nismo samo abstraktni pojem na nekem bizarnem igrišču kapitala in da nismo pogrešljivi in nepomembni.

NE! Ne, pravim in to bom še stokrat, tisočkrat v neskončnost ponovil, če bo potrebno. Ne bomo se pustili peljati žejne čez vodo, ne bomo lačni ob polnih kaščah, ne bomo samo ponižno gledali, kako nekateri uživajo privilegije, do katerih so prišli preko naših žuljev, naših neprespanih noči, našega zdravja!

DOVOLJ JE! Naše pokojnine so naša pravica! Slepni verniki »velikega K«, vedite tole – lahko se delate, da nas ne vidite, da nas ne slišite, da z nami ne govorite, ampak posledice boste čutili. V svojih zahtevah bomo vztrajali do konca. In na koncu vam zagotavljam, da nas boste videli, da nas boste slišali in da z nami boste govorili. Še prosili nas boste za dialog, ki smo vam ga že davno predlagali. In veste kaj? Takrat vas bo vaš vsemogočni in veliki bog »K« z zlobnim nasmehom opazoval iz varne razdalje in vas ne bo videl, vas ne bo slišal in ne bo govoril z vami.....

Zlatko Ratej



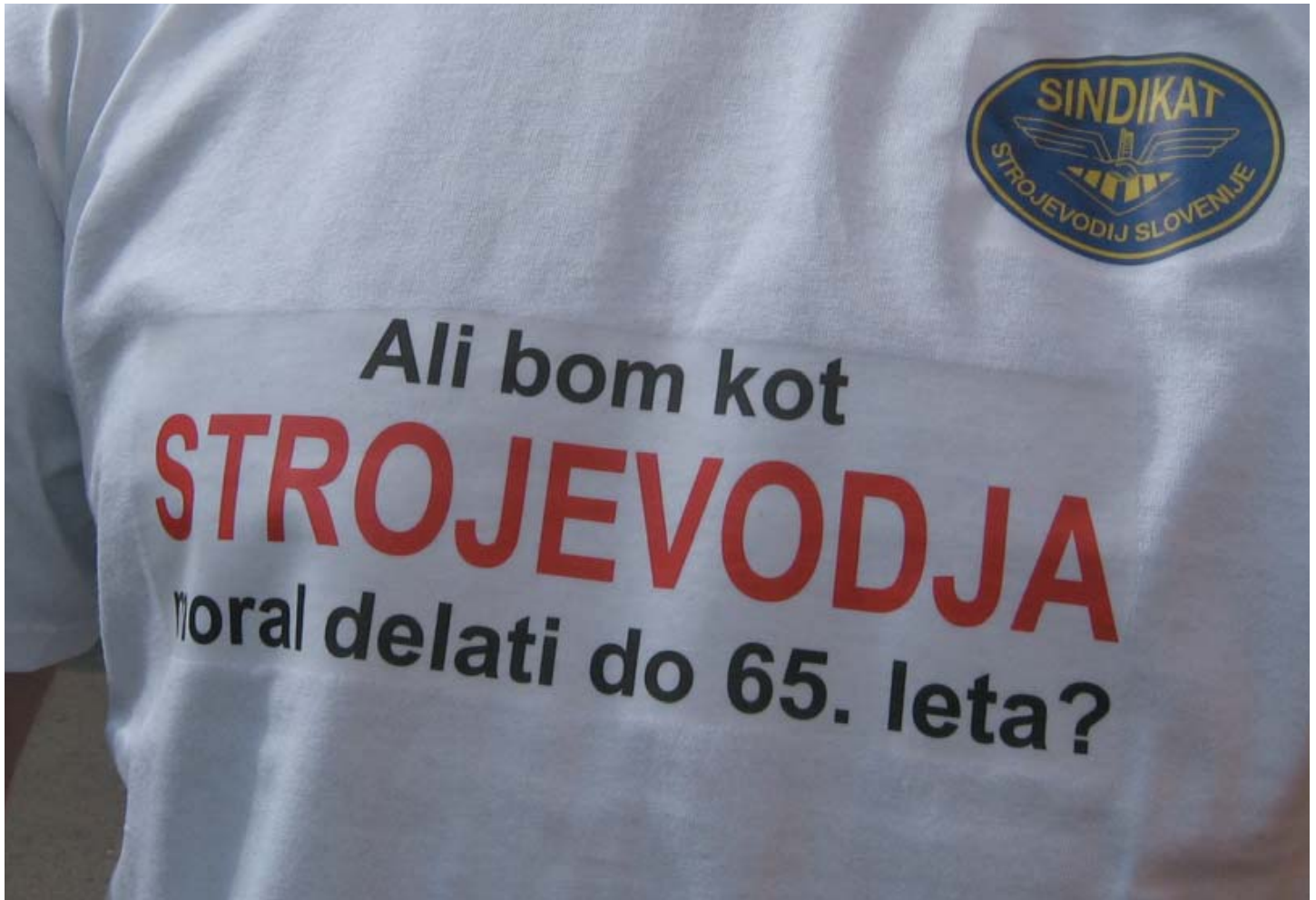
Obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje (ODPZ) – pravica ali spet »privilegij«?

Že v uvodniku sem opozoril na težave, ki se utegnejo pojaviti v trenutku, ko naj bi prvi upravičenci do poklicne pokojnine izpolnili pogoje za pridobitev le – te. Izračuni so namreč pokazali, da denarja za izplačevanje poklicnih pokojnin preprosto ni. Zakaj? Odgovorni za to prelagajo krivdo eden na drugega, nihče ne ve nič (jasno, kako pa drugače), kriva je svetovna gospodarska kriza, delno pa tudi orkan Katrina, ki je pustošil po jugu ZDA. No, šalo na stran. Celotna situacija je vsaj presenetljiva in začudenja vredna, če ne že žalostna. Dejstvo je, da smo vsa ta leta vplačevali premije, tako mi kot delodajalci, sedaj pa teh sredstev ni nikjer oz. jih je premalo. Nekdo se je, vsaj tako zgloda, krepko uštel pri izračunih in predvidevanjih, saj je po desetih letih odkar smo iz »beneficirane« delovne dobe prešli na sistem vplačevanja ODPZ, situacija krepko spremenila. Celotna zgodba ni od včeraj, saj že nekaj časa potekajo aktivnosti s strani vsakokratne aktualne vlade v smeri spremembe pokojninske zakonodaje. Problem je bil zaznan tudi s strani sindikatov, ki so ugotovili, da s sistemom ODPZ nekaj ni v redu. Opozorila, ki so bila poslana vladni strani so naletela, ne na gluha ušesa, ampak na ušesa, ki so se delala, da poslušajo nekaj drugega in ne tisto, kar so jim sindikati dokazovali. Vsa situacija je eskalirala do te meje, da smo sindikati s člani, vključenimi v ODPZ, napovedali protestni shod, ki je potekal 31. avgusta pred Ministrstvom za delo, družino in socialne zadeve (MDDSZ) v Ljubljani, udeležilo pa se ga je 32 sindikatov oz. sindikalnih central. Celotna zgodba ima svojo kronologijo, ki vam jo predstavljam v nadaljevanju. Zgodba je morda suhoparna, pa jo vseeno preberite, saj se zna zgoditi, da bodo tudi naše pokojnine suhoparne. Sindikalne centrale in sindikati so se maksimalno angažirali za rešitev problema. Kako so potekale aktivnosti?

Lahko rečemo, da je vse aktivnosti začela naša sindikalna centrala SZS - Alternativa, ki je po prvih signalih, da z ODPZ nekaj ni v redu in po prvih dobljenih informativnih izračunih prišla do podatka, da denarja za izplačevanje poklicnih pokojnin ni, 11. 05. 2010 organizirala **prvi sestanek** sindikatov, ki imajo v svoji sestavi člane, vključene v ODPZ. Po obravnavi predlagane spremembe pokojninske zakonodaje in predstavitvi odprtih dilem ODPZ so bili prisotni enotni, da je potrebno pri morebitni novi ureditvi sistema ODPZ slediti k naslednjim ciljem:

- Nova pokojninska zakonodaja mora ohraniti sistem poklicnega upokojevanja, ki mora zavarovancem omogočiti pridobitev poklicne pokojnine, najmanj v višini odmerjene starostne pokojnine
- Država mora tudi v bodoče jamčiti za pravice iz naslova ODPZ
- Sistem ODPZ mora ohranjati in tolerirati različnost obravnave pravic iz naslova ODPZ za različne kategorije delovnih mest
- Seznam delovnih mest ODPZ je mogoče določiti le ob soglasju reprezentativnih sindikatov
- V primeru ugotovitve posebne komisije, da določeno delovno mesto izpade iz sistema ODPZ, se dotedanjim zavarovancem ohranjajo vse pravice iz naslova ODPZ, kot so veljale pred tem
- Predstavnikom zavarovancev se mora omogočiti vključitev v nadzorne organe upravljanja pokojninskega sklada ODPZ
- Iz razprave, ki je sledila, naj podam tri poudarke, ki se mi nekako zdijo najpomembnejši:
- Sprememba sistema ODPZ, za katerega ne bi jamčila država je nesprejemljiva
- Iz predloga sprememb ZPIZ – 2 je mogoče sklepati, da je cilj predlagatelja zakona omogočiti čim lažji način za izključitev posameznih delovnih mest iz sistema ODPZ
- Da uveljavljanje poklicne pokojnine po sedanji ureditvi prinaša odbitek pri odmeri starostne pokojnine
- Sestanku so se pridružili tudi predstavniki MDDSZ, ki so predstavili spremembe. Poglejmo nekatere:
- Da se predvideva oblikovanje novega seznama delovnih mest, vključenih v ODPZ, kar naj bi storila neodvisna inštitucija s področja varstva pri delu
- Da se predvideva ugotavljanje upravičenosti delovnega mesta do uvrstitve na seznam ODPZ
- Predvideva se enotna višina prispevne stopnje
- Sistem ODPZ mora zavarovancem zagotavljati poklicno pokojnino najmanj v višini najnižje pokojninske osnove
- Da se bo mogoče poklicno upokojiti, ko bo zavarovanec dosegel 60 let starosti in bo njegova zavarovalna doba, skupaj z dodano dobo dosegla 40 let pokojninske dobe
- Da bo, ob uveljavitvi pravice do predčasne starostne pokojnine (starostna doba 60 let, 40 let pokojninske dobe), odmera pokojnine obračunana brez malusov, če je delovno mesto, ki ga je zavarovanec opravljal, v sistem ODPZ vključeno najmanj 16 let





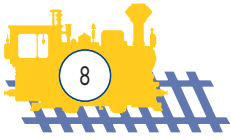
Drugi sestanek je sledil 02.06.2010, kjer so predstavniki MDDSZ zopet predstavili zadnje spremembe ODPZ v ZPIZ – 2. Pogoji za pridobitev pravice do poklicne pokojnine:

- Pokojninska doba, skupaj z delovna doba, znaša 40 let za moške in 38 let za ženske
- Ob izpolnitvi zgoraj omenjenega pogoja zavarovanec pridobi pravico do poklicne pokojnine in sicer za toliko časa pred dopolnitvijo 60. leta starosti, kot mu to omogočajo sredstva, zbrana na osebnem računu
- Poklicna pokojnina mora znašati najmanj toliko, kot znaša najnižja pokojninska osnova

Predstavniki MDDSZ so tudi sporočili, da bodo preučili možnost vključitve predstavnikov sindikatov v nadzorne organe upravljanja sklada ODPZ.

Na **tretjem sestanku**, 09.06.2010 je predsednik SZS – Alternativa Zdenko Lorber prisotne seznanil s sledečo vsebino:

- Da v času od zadnjega sestanka s strani MDDSZ, kljub obljubam, ni prejel nobenega konkretnega predloga v zvezi s tem, v kakšni smeri bodo upoštevali predlog sindikatov, da se pokojninski načrt ODPZ s 01.06. 2010 ne bi uveljavil. O tej tematiki so obvestili ESS (Ekonomsko socialni svet)
- Da je 03.06.2010 zasedala delovna skupina ESS, ki obravnava predlog modernizacije pokojninskega sistema in da se je razprava osredotočala na problematiko ODPZ
- MDDSZ so bile poslane zahteve, omenim naj dve:
- Država mora, na podlagi jamstva nad pravicami iz Pokojninskega načrta ODPZ pokriti morebitno razliko sredstev med dejansko zbranimi sredstvi zavarovanca na individualnem računu ODPZ in potrebnimi sredstvi, ki jih ta potrebuje za pridobitev poklicne pokojnine



- Država mora na podlagi ugotovitev o zmožnosti uveljavljanja pravic iz naslova poklicnega upokojevanja zavarovancev v letu 2011 uveljaviti mehanizme, ki bodo preprečili drastično razlikovanje upokojitvenih pogojev med zavarovanci na istih delovnih mestih.

Smo pri **četrtem sestanku**, 11.06.2010, kjer je predsednik Alternative prisotne seznanil z novimi dejstvi. Poglejmo:

- Da so k reševanju problematike ODPZ aktivno pristopili tudi predstavniki drugih reprezentativnih sindikalnih central
- Da je pripravil pobudo za nujno obravnavo problematike ODPZ na seji ESS
- Da je namen tega sestanka seznaniti predstavnike MDDSZ s sindikalnimi zahtevami v zvezi z ODPZ v novi pokojninski zakonodaji
- Predstavnikom MDDSZ so sporočili, da morajo do 30.06.2010 odpraviti vse pomanjkljivosti na relaciji »ODPZ – Kapitalska družba - ZPIZ«, ki zavarovancem onemogočajo hiter in enostaven izračun upokojitvenih pogojev in izračun višine poklicne pokojnine

Razprava na **petem sestanku**, ki je potekal 08.07.2010 je pokazala, da je več ali manj jasno, da brez konkretnih ukrepov s strani sindikatov ne bo šlo. Predsednik Alternative je prisotne seznanil s sledečimi ugotovitvami:

- Da MDDSZ kljub obljubam ni predstavilo svojih stališč do predloga ureditve ODPZ, kot ga je predlagal predstavnik sindikata SVAS
- Da MDDSZ še vedno ni pripravilo sistemske rešitve za zavarovance, ki uveljavljajo zavarovalno dobo s povečanjem 12/14 za obdobje pred 01.01.2001
- Da nas vse od posredovanja zahtevka za zadržanje uveljavitev sprememb pokojninskega načrta ODPZ, MDDSZ uradno še ni seznanilo z njihovim stališčem v zvezi s tem
- Da smo sindikati prejeli negativen pisni odgovor KAD – a v zvezi z našim predlogom o odlogu uveljavitve sprememb Pokojninskega načrta ODPZ
- Da smo se s strani predstavnikov Kapitalske družbe seznanili s simulacijo izračuna poklicne pokojnine le za tiste zavarovance, ki so vključeni v sistem ODPZ, niso pa bili pred letom 2001 vključeni v sistem »beneficirane« dobe
- Da predstavljajo posredovani izračuni KAD zadostno podlago za sprejem ocene, da oplemenitena sredstva zavarovancev na individualnih računih ODPZ (z izjemo zavarovancev 12/18 s prispevno stopnjo 12.60%) ne zadoščajo za izplačilo poklicne pokojnine
- Šesti sestanek, 21.07.2010 nas počasi pelje proti akciji, saj je predsednik Alternative v svoji predstavitvi prisotnim dejal:
- Da problematika ODPZ terja odločnejšo akcijo, saj je očitno, da dosedanje vodenje dialoga za mizo (5 krat usklajevanja, tiskovna konferenca, obravnava na ESS) ne prinaša zadovoljivih rezultatov in da se tudi v nadaljevanju ne kažejo dobri obeti, da bi lahko naše cilje realizirali
- Da bi bilo dobro, da se demonstracij udeležijo zaposleni iz čim širše palete delovnih mest, ki so prizadeti zaradi ureditve ODPZ iz ZPIZ – 1
- Da so načelno podporo organizaciji demonstracij izrazili predstavniki železniških sindikatov, sindikata voznikov Ljubljanskega potniškega prometa in predstavnik KNSS Neodvisnost

Sedmi sestanek, 18.08.2010 je stvari postavil na svoje mesto. Po pregledu 11. poglavja ODPZ znotraj Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju ZPIZ – 2 je bilo ugotovljeno (podajam samo nekaj točk):

- Da se ZPIZ – 2 v ničemer ne loteva problematike zavarovancev, ki so del zavarovalne dobe oddelali v času štetja delovne dobe s povečanjem in del v času prehoda v sistem ODPZ
- Da za zajamčen donos sredstev sklada ODPZ jamči samo upravljavec. Država jamči z minimalnim donosom samo v primeru stečaja, likvidacije ali prisilne poravnave sklada
- Da ZPIZ – 2 izključuje sindikate iz članstva v komisiji za določitev delovnih mest sistema ODPZ
- Da se bodo zavarovancem ODPZ bonusi upoštevali šele ob izpolnitvi pokojninske dobe 40 let (brez dodane dobe)

Razprava v nadaljevanju je pokazala, da predlog ZPIZ – 2 ne sledi temeljnemu cilju sindikatov s članstvom, vključenim v ODPZ. Zato so predstavniki sodelujočih sindikatov sprejeli odločitev, da je čas za odločnejši odgovor in sprejeli sklep, da se 31.08.2010 pred zgradbo MDDSZ organizira protestni shod. **Ključni namen shoda je opozorilo državi, da mora poskrbeti za tiste zavarovance, ki bodo po sedanji zakonodaji izpolnili pogoje za pridobitev poklicne pokojnine, zbrana sredstva na njihovih računih (ne po njihovi krivdi!) pa ne bodo zadoščala za poklicno upokojitve.** Posredni namen shoda pa je opozoriti državo na samo problematiko in spornost uveljavitve Pokojninskega načrta ODPZ, na to, da se posamezni delodajalci izmikajo plačilu prispevkov za ODPZ . . .



Razglednica iz Španije

Valencia in Toledo

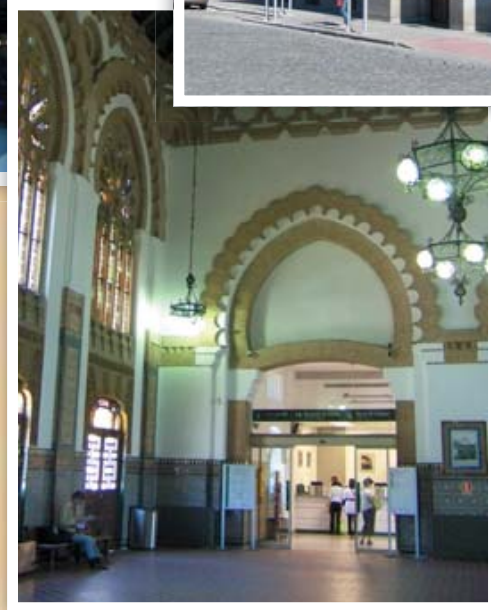


Foto: Katja Berkopec

Tiskovna konferenca na temo protestnega shoda pred MDDSZ, 31.08.2010

Dne 30. 08. 2010 je v prostorih Zveze svobodnih sindikatov Slovenije potekla tiskovna konferenca na temo protestnega shoda, ki je bil napovedan za dan kasneje, torej 31. 08. 2010 pred stavbo Ministrstva za delo, dom in socialne zadeve Republike Slovenije. Konferenca je bila izpeljana v režiji sindikalne centrale SZS – Alternativa in vseh sindikatov, ki so enakopravno sodelovali pri pripravi in izvedbi protestnega shoda, saj so poklicne pokojnine pereča tema, ki se dotika vseh nas, ki delamo na težjih in zdravju škodljivih delovnih mestih. V uvodu je predsednik **SZS – Alternativa, g. Zdenko Lorber** pozdravil vse prisotne in v uvodnem govoru predstavil namen tiskovne konference. Bistvo vsega dogajanja je bil protestni shod in razlogi zanj, ki sem jih že omenil in jih bom še v nadaljevanju. Na vprašanje, zakaj protestni shod ravno pred zgradbo MDDSZ, je **g. Zdenko Lorber** pojasnil, da so na MDDSZ odgovorni, da je vsa situacija prišla tako daleč, saj ne glede na vsa prizadevanja, da bi problematiko poklicnih pokojnin nekako rešili, ravno s strani MDDSZ ni bilo prave volje za dialog s sindikati. Ravno ta brezbržnost lahko postavi skoraj

41.000 zavarovancev, vključenih v sistem ODPZ v nezavidljiv položaj v trenutku, ko bodo izpolnili pogoje za pridobitev poklicne pokojnine, saj denarja za izplačevanje ni dovolj. Po drugi strani pa Kapital-ska družba kot upravljavec sklada operira s skoraj 267 milijoni evrov zbranih premij in je za lastne potrebe (karkoli že to pomeni ...) v desetih letih porabila 28.7 milijona evrov, kar je več kot deset odstotkov celotne mase zbranih premij. Nadalje je na samo organizacijo protestnega shoda vplivalo tudi dejstvo, da je MDDSZ ustanovilo delovno skupino, ki naj bi reševala nastalo situacijo, vendar pa do danes ni sklicalo niti enega sestanka, čeprav skupina obstaja že kar nekaj časa. Vse to s strani vlade kaže na popolno ignoranco sindikatov kot socialnih partnerjev, še več, svoj predlog je želelo MDDSZ na lastno roko poslati v parlament v razpravo, ki naj bi bila 09. 09. 2010. Mnenje zaposlenih, ki so obenem tudi plačniki v proračun Republike Slovenije, ministru očitno ne pomeni popolnoma nič. »Raja« je nepomembna, šteje samo kapital in njegov perverzen pohlep.

Zlatko Ratej je, kot predstavnik SSSLO, opozoril, da v danem trenutku ne

potrebujemo samo dialoga, ampak konkretne rešitve. Opozoril je tudi na nevarnost poslabšanja zdravstvenega stanja zaposlenih v primeru podaljšanja delovne dobe, saj dodana delovna doba ne obstaja zaradi same sebe, ampak z razlogom. Pristavil je še, da v slovenskem prostoru nočemo nove velike gneče revežev, ampak upokojujence z dostojno pokojnino.

Kot sem že omenil, so bili na konferenci prisotni tudi predstavniki drugih sindikalnih central in sindikatov, ki bodo sodelovali na protestnem shodu. Poglejmo nekaj mnenj.

ZSSS – Sedanji sistem kot tak realno ni uresničljiv, na kar so v Zvezi svobodnih sindikatov Slovenije vlado opozarjali kar nekaj časa, vendar pa le – ta ni upoštevala dejstev. Nova pokojninska reforma z ZPIZ-2 ne rešuje problema poklicnih pokojnin, ampak vprašanja pušča odprta, torej nerešena. Vlada je kljub ponujenemu dialogu raje izbrala konflikt in shod je šele začetek.

Policijski sindikat – Policisti so dialog v vladno stranjo sicer začeli, vendar pa ga niso pripeljali do konca, ker je prišlo do popolne ignorance s strani vladnih pogajalcev. Zato so se pridružili shodu, saj so naši problemi skupni. Policijski sindikat napoveduje tudi protestni pohod po Ljubljani.

Sindikat prometnih pilotov Slovenije – Sedanje rešitve niso domišljene, zato bi bilo potrebno dopolniti zakonodajo, ki bi zagotavljala poklicne pokojnine na nivoju, kot se za človeka, ki je pošteno delal celo življenje, spodobi.

Sindikat carinikov – Cariniki so pravico do poklicne pokojnine pridobili šele leta 2000, vendar pa jim to povzroča nekatere nove težave pri upokojevanju. Moti jih, da država dodano delovno dobo prikazuje kot privilegij določene skupine državljanov.

Mnenja so podali tudi predstavniki ostalih prisotnih sindikatov, ki so se v glavnem strinjali s predhodniki in podprli protestni shod.

Robert Zakrajšek



Dan ODPZ – dan sindikalnega protestnega shoda pred MDDSZ

31. avgusta se je pred zgradbo Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve Republike Slovenije zgodil protestni shod 32 sindikatov, ki v svojih vrstah združujejo delavce, vključene v sistem obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja (ODPZ). Vzrok za shod je znan vsem in je samo posledica vladnega ignoriranja sindikalnih opozoril, da utegne upokojevanje po sistemu ODPZ povzročiti neslutene težave vsem, ki se bodo zaposlili po teh pogojih. Denarja za izplačilo pokojnin namreč ni dovolj. To pa je nekaj, na kar delavci nikakor ne moremo in tudi ne bomo pristali, saj gre za naš denar, ki smo ga vsa ta leta pošteno vplačevali v sklad. Kam je šel naš denar? To očitno na vladni strani in pa v Kapitalski družbi ne skrbi nikogar. Oni so si »pošteno« vzeli svoj delež za »pošteno« upravljanje z našim denarjem. Vsaj tako nas prepričujejo danes. No ja, je že tako, da je iz polne riti lahko srati. Ker pa smo zaposleni že davno prerاسli čase, ko so nam mame ob postelji brale pravljice, vsem tem hudo učenim besedam ne verjamemo. Naj »nakladajo« komu drugemu!

Kor rečeno, je prišla vsa situacija tako daleč, da smo delavci na težavo morali javno opozoriti na protestnem shodu, kjer se nas je zbrala nepregledna množica, prišli pa smo iz vseh koncev in vseh poklicev – železničarji, policisti, rudarji, piloti, vozniki, stevardese in mnogi drugi, še celo trije pogumni dimnikarji, ki so sedeli visoko na strehi so se pridružili naši akciji. Na shodu so predstavniki sindikatov predstavili glavne težave, s katerimi se v svojih poklicih srečujejo že danes in poudarili, da bodo le – te z staranjem postale vedno hujše. Kdor ni poizkusil nočnega dela, terenskega dela, dela v nemogočih pogojih, dela pod hudim stresom, dela s popolnoma porušanim bioritmom, ta seveda ne



more razumeti o čem smo pravzaprav govorili. Iz pozimi tople, poleti klimatizirane pisarne, z avtomatom za kavo in vodo na vsakem vogalu, s sanitarijami par korakov iz pisarne, s fikusom in prelesto tajnico za okras se je lahko delati pametnega. In ravno s takimi birokrati se moramo »tepsti« za naše osnovne pravice. Je še kaj bolj žalostnega? Da ti nekdo, ki ni v življenju nikoli izkusil dela v težkih pogojih, danes soli pamet o tem, kako bo potrebno preveriti ali vsa delovna mesta v ODPZ res ustrezajo zahtevam za dodano delovno dobo. Bravo birokrati! Kot sem že enkrat dejal – Taylor bi bil ponosen na vas (beri – Taylorizem – začetki kapitalizma – zagovarja popolno izkoriščanje zaposlenih brez vseh pravic).

Po uvodnih govorih so naši predstavniki zahteve sindikatov predali ministru g. Svetliku. Od njega smo zahtevali:

- Da začne s predstavniki sindikatov nemudoma voditi dialog za odpravo anomalij v sistemu ODPZ
- Da uveljavi rešitev, ki bo pokrila razliko manjkajočih sredstev za vse delavce, ki jim sedanja zakonodaja daje pravico, da se lahko poklicno upokojijo, pa jim zbrana sredstva na Kapitalski družbi tega ne omogočajo. Na tej podlagi izplačana poklicna pokojnina ne sme biti nižja od naknadno odmerjene starostne pokojnine
- Da sprejme ukrepe, ki bodo izboljšali poslovanje Sklada ODPZ in preprečili bogatenje Kapitalske družbe na račun zaposlenih, ki opravljajo tvegana, težka in zdravju škodljiva dela, ki jih po določeni starosti ni moč zanesljivo opravljati

- da se nemudoma sprejme ukrepe, ki dobo omogočili zavarovancem pridobiti hiter in transparenten izračun upokojitvenih pogojev
- da se z novim Zakonom o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (v nadaljevanju ZPIZ) odpravijo krivice iz sedanjega zakona
- da novi ZPIZ odpravi dosedanjí neprimeren sistem ODPZ, ki zaradi anomalij in negotovosti, zaposlenim, ki opravljajo tvegana, težka in zdravju škodljiva dela, ne omogoča upokojitve pod ugodnejšimi pogoji
- da novi ZPIZ vrne sistem ODPZ v okvir prvega pokojninskega stebra, pri čemer mora višina prispevnih stopenj po posameznih kategorijah delovnih mest zagotavljati, da sistem skrbi sam zase
- da novi ZPIZ upošteva različnost obravnave delovnih mest glede na

njihovo izpostavljenost težkim in zdravju škodljivim delovnim pogojem, kar naj se upošteva tako pri dodani dobi, kot pri višini prispevnih stopenj

- da novi ZPIZ predstavnikom sindikatov zagotovi participacijo pri vseh odločitvah, ko so povezane s sistemom ODPZ

Minister, g. Svetlik je naše zahteve sprejel in našim predstavnikom povedal, da se bodo o zadevi posvetovali. Vendar pa njegova prva reakcija ne daje takšnega vtisa, da bi lahko bili mirni. Še več. Njegova izjava za neko televizijsko hišo je bila »biser« prav posebne vrste, češ, da bo potrebno te zadeve reševati drugače, tudi tako, da se bodo delavci, ko pač ne bodo mogli več opravljati svojega dela, prekvalificirali za opravljanje drugih del. Z vsem dolžnim spoštovanjem, g. minister! Za katera delovna mesta pa? Ga bom lahko sam izbral, glede na to, da je v naši državi izbira delovnih mest res izjemna? Imam občutek, da je naš minister iz ne-

kega drugega planeta, drugega sveta z drugačno realnostjo.

Cenjeni kolegi, prihaja čas, ko se bo vsak od nas moral vprašati, ali je pripravljen stopiti naprej za svoje pravice, ali pa bo vse prepustil predstavnikom sindikata, počakal na razvoj dogodkov in potem kritiziral, če rezultat ne bo pozitiven. Čas zahteva enotnost, morda bolj kot kdaj koli! Pokojnine so naša varnost!

Obeta se nam vroča jesen, polna aktivnosti. Tega se zaveda tudi druga stran. Za ilustracijo naše pripravljenosti za dosego pošteno zasluženih pravic pa drugi strani pošiljam misel enega največjih vojaških strategov v zgodovini, kitajca Sun Cuja – **Dober poveljnik si zato prizadeva izkoristiti udarno moč bitke, ne pa moči posameznih ljudi. Zato zna tudi izbrati ljudi, nato pa prepusti njihovi udarni moči, da opravi svoje.**

Kdor pozna Sun Cujeva dela, ve, kaj sem s tem želel povedati. To smo v boju za svoje pravice že večkrat dokazali.

Robert Zakrajšek



Razglednica iz Francije

Naša »znanka« – železniška postaja Mulhouse, nov motor za našo »Duro« v tovarni Wärtsilä ...



Nejasnosti posameznih določil novih železniških predpisov

Decembra 2008 smo na železnicah v Republiki Sloveniji začeli uporabljati nove predpise. S tem so se začele za izvršilne železniške delavce tudi težave, saj se je že pred pričetkom uporabe postavilo vprašanje, kako se bo teorija izvajala v praksi ker so posamezna določila iz novih predpisov napisana tako, da se jih lahko razume na več načinov.

Pa pogledjmo najbolj problematična.

Dovoljenje za vožnjo

Tu je največja težava nastala, ker snovalci pravilnikov niso predpisali, da se dovoljenje za vožnjo lahko da tako, da postajni kritni signal kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo.

Ker pa strojevodja ne ve, ali je glavni signal na postaji kritni ali izvozni (to lahko vidi šele na signalu samem), je bilo potrebno pred pričetkom uporabe

izdati še posebno obvestilo, na katerem so bile navedene postaje in smer v kateri je potrebno dajati dovoljenje za vožnjo tudi s signalnim znakom 68. Obvestilo naj bi bilo pri začetku uporabe v pomoč tako strojevodjem kot tudi prometnikom, saj je obvestilo dobil vsak strojevodja, tako da ga je imel v času vožnje pri sebi.

Vendar pa so tudi zaradi tega obvestila nastale težave, saj ni popolnoma v skladu z signalnim oziroma prometnim pravilnikom, ker na določenih postajah, kjer se tirni izvozni signali ne vidijo, predpisuje obvezno dajanje signalnega znaka 68, čeprav je pri uvozu že bila postavljena tudi izvozna pot in je imel strojevodja predsignaliziran signalni znak glavnega signala za dovoljeno vožnjo.

Prav tako so v času začetka uporabe novih predpisov na nekaterih postajah vključili v obratovanje nove varnostne naprave, tirni izvozni signali so nadomestili skupinske. Zaradi obvestila je še vedno

obvezno dajanje signalnega znaka 68, čeprav to ne bi bilo več potrebno.

Zmedo povzroča tudi 11. odstavek 153. člena Prometnega pravilnika, katerega se lahko razume tako, da je na postajah, kjer vlak pričinja vožnjo, obvezno dajanje signalnega znaka »Dovoljenje za vožnjo«, lahko pa ga razumemo drugače in sicer, da strojevodja po dobljenem dovoljenju za vožnjo s signalnim znakom 68, ko z mesta pričetka vožnje izvoznega signala ne vidi, do naslednjega glavnega signala vozi tako, kot da ta kaže signalni znak stoj.

Zaradi tega prometniki na izhodnih postajah dajo potniškim vlakom dovoljenje za vožnjo s tirnim izvoznim signalom, ki kaže signalni znak za dovoljeno vožnjo in zraven še s signalnim znakom 68.

Čakanje zvez potniških vlakov

Ker ni predpisano, kdo je odgovoren za čakanje zvez potniških vlakov, se je dogajalo, da so vlaki odpeljali prej, preden je prispel vlak, katerega je potrebno čakati.

Vozni red posameznega vlaka

V posameznih primerih nastaja problem voznih redov posameznega vlaka pri lokomotivskih vlakih, saj so na nekaterih postajah prometniki vztrajali na tem, da strojevodja vozi po vzorčnem voznem redu, čeprav bi moral biti vozni red natisnjen, v določenih primerih pa bi moral biti izdan že na izhodni postaji za povratni vlak, pa se to ni izvajalo.

Ugotovili smo tudi, da se pri strokovnem izpopolnjevanju določene zadeve iz predpisov (obveščanje strojevodje o zmanjšani hitrosti s splošnim nalogom)



pri strojevodjih in prometnikih različno poučujejo, zato smo o tem takoj obvestili AŽP za spremembo omenjenega določila.

Gotovo je težav zaradi uporabe novih predpisov še več, vendar so te najbolj pogoste.

Sindikata strojevodij Slovenije je podal predloge za spremembo in pripombe praktično na vse pravilnike in navodila,

ki so se in se še bodo pričeli uporabljati. Pričakujemo, da bodo v kratkem objavljene spremembe in dopolnila Signalnega in Prometnega pravilnika ter Pravilnika o strokovni usposobljenosti železniških izvršilnih delavcev. Lahko rečemo, da smo z argumenti dosegli, da se je večino naših pripomb upoštevalo, seveda pa ne vseh, kar pomeni, da dela za naš sindikat v zvezi s predpisi še ni konec.

Člani lahko o težavah, ki jih doživljajo pri delu obveščajo predstavnike prometno tehnične komisije v posameznih območnih odborih ali na naslov zlatan.ostrouška@slo-zeleznice.si.

Zlatan Ostrouška

Srečanje SSSLO v Ljubljani

Kot vsako leto smo se kolegi strojevodje iz vse Slovenije zbrali na srečanju, ki je letos potekalo v režiji OO Ljubljana. Srečanja, ki so postala prava tradicija v življenju in delovanju našega sindikata, vedno znova pokažejo enotnost in pripadnost članov, saj se jih udeležimo v zelo velikem številu. Zadnja leta srečanja sicer potekajo v senci varčevalnih ukrepov, groženj s spremembami pokojninske zakonodaje, krize v svetovnem globalnem gospodarstvu na splošno in podobnih tem. Vendar pa se

je v zadnjem času že pokazalo, da je na koncu predora vedno luč, saj se prvi znaki okrevanja po krizi počasi že kažejo, količina tovarnega prometa namreč iz dneva v dan vidno raste, na kar je na srečanju opozoril naš gost, direktor PE Tovarni promet, g. Vuga. Resnično smo na pravem tiru in tudi signali kažejo prave znake, samo upoštevati jih moramo. Tudi direktor PE Vleka, g. Miklavčič je izrekel pohvalne besede strojevodjem za izvajanje delovnega procesa v času ukrepov in z optimizmom



zrl v prihodnost Vleke kot poslovne enote.

Gosti na srečanju so obravnavali različne teme, od začetkov sindikalnih aktivnosti preko dogodkov v bližnji preteklosti do napornih dni, ki nas še čakajo, saj bo v boju za pravico do poštene poklicne pokojnine potrebno iti na nož.

Samo dogajanje na prizorišču je članom ponudilo več oblik za dodatne aktivnosti, saj so imeli možnost obiskati železniški muzej v Šiški, ljubljanski grad in pa ljubljanski živalski vrt, tako, da je bilo vsem okusom ugodeno.

Za organizacijo, sprejem, vodenje srečanja in vseh dodatnih aktivnosti, ter za gostoljubnost bi se na tem mestu v svojem in v imenu vseh članov SSSLO, ki smo bili prisotni, zahvalil vsem kolegom iz OO Ljubljana, ki so kakorkoli pripomogli k uspešni izvedbi letošnjega srečanja strojevodij, članov SSSLO.

Robert Zakrajšek

Razglednica iz Italije

... na Železniški postaji
Milano



Foto: Darko Zakrajšek

INTERVJU IZ TUJINE

Daniel Majd – Tågåkariet i Bergslagen AG



Daniela sem spoznal leto dni nazaj v Kopru, ko je »letal« okrog Pendlina s polmeterskim fotoaparatom in slikal, slikal . . . Pa je beseda dala besedo in ugotovil sem, da je tudi on strojevodja, da vozi na Švedskem za privatno podjetje in kot stanovska kolega sva imela veliko za preleteti. In tako sva prišla na idejo, da najin pogovor prelijeva na papir. Tu je rezultat. Dobrodošli na Švedskem . . .

Zdravo, Daniel. Kdo si, od kot prihajaš, zakaj železnica....

Sem Daniel Majd, star sem 28 let, prihajam pa iz Stockholma, kjer sem odrasčal. Že kot otroka so me vlaki privlačili, zato sem se leta 2003 vpisal v strojevodsko šolo v Hallsbergu. Ta je trajala 15 mesecev. Najprej sem vozil v Hallsbergu za podjetje Green Cargo, ki je državno podjetje za tovorni promet. Tam sem bil od leta 2004 do februarja 2007. Delo sem opravljal tudi v Stockholmu, posojen pa sem bil tudi drugim postajam oz. centrom. Vmes sem dodatno vozil še za podjetje Inlandsbanan, predvsem v poletnem času, kjer smo vozili turistične potniške vlake. To podjetje ima sedež v Östersundu na severu Švedske. No, marca 2007 pa sem se zaposlil v podjetju Tågåkariet i Bergslagen AB – TÅGAB, kjer vozim še danes.

Podjetje TÅGAB. Kdo ste, kje opravljate svoje delo...

TÅGAB je majhno privatno podjetje, ki je v večinski lasti (80 %) petih zaposlenih v podjetju in pa v 20 % lasti podjetij Ovako Steel in Wasa bread bakery. Matično območje podjetja je mesto Kristinehamn. Zaposlenih imamo 101 ljudi, od tega 38 strojevodij, 3 v upravi, 10 v administraciji, 11 na premiku in 39 v delavnicah. Vsi, razen treh ljudi na premiku, smo bazirani v Kristinehamnu. Vlake vozimo po vsej Švedski in tudi po Norveški. Večina naših vlakov so tovorni vlaki in pa delovni vlaki za remonte prog. Imamo pa tudi potniško linijo med mestoma Karlstad in Göteborg, ki vozi dvakrat na dan.

Filozofija podjetja je kooperacija in sodelovanje. Potniški vlak vozimo v sodelovanju z državnim podjetjem SJ, tovarne pa v sodelovanju s podjetjem Green Cargo in z drugimi. Smo pa tudi generalni zastopnik za lokomotive Vossloh – Valencia in EMD za skandinavske trge. V naših delavnicah popravljamo svoje in pa tudi lokomotive drugih podjetij.

V podjetju TÅGAB imamo 5 svojih električnih lokomotiv, v najemu pa imamo še 4 dodatne. Vse so tipa Rc. Dizelsko vleko opravljamo z 11 lokomotivami tipa T43, TMZ in TMY, za premik pa uporabljamo 11 premikalnih lokomotiv tipov Z65, Z67, Z70 in pa dve akumulatorski lokomotivi za premik v depoju. Nekaj



lokomotiv pa čaka na remont.

Večino našega tovora predstavlja les, ki ga vozimo na žage. Imamo tudi nekaj kontejnerskih vlakov za pristanišče v Göteborgu, iz Stockholma pa vozimo tovarne vlake v smeri Norveške. Občasno vozimo tudi vlake s kalcijevim oksidom, ki se na Švedskem uporablja za nevtralizacijo kislosti v jezerih in gozdovih. Z merilnimi vlaki pa pomagamo tudi podjetju Bankvret (podobno, kot pri nas direkcija za železniški promet, op. avtorja) pri merjenju in kontroli vozne žice in tirne širine.

Naša najdaljša trasa poteka (prevoz avtomobilov za sever Norveške) iz mesta Drammen na Norveškem, nato po Švedskem proti severu in nazaj na Norveško do Narvika. Narvik je bil nedolgo nazaj povezan z omrežjem Švedskih železnic. Celotna vožnja je dolga okrog 2000 kilometrov in traja okrog 76 ur. Poteka z eno lokomotivo in dvema strojevodjema, vozimo pa enkrat na teden. Za to vožnjo imamo za lokomotivo vagon za spanje z dvema kabinama, kuhinjo, kabino za tuširanje, televizijo in računalnik s povezavo z internetom. V celotnem podjetju imamo 8 ljudi, ki vozijo ta vlak, tako, da vsaka posadka pride na vrsto enkrat na mesec.

Kako pa izgleda tvoj delovni dan?

Najprej prevzamem vozne rede in navodila za tekočo izmeno. Nato preko računalnika preverim, katero lokomotivo bom vozil. Sledi pregled lokomotive in dostava na vlak. Nato opravim zavorni preizkus in pregled vagonov na vlaku. To naredim sam in običajno traja eno uro. Nato se javim centru in sporočim, da je vlak pripravljen za odhod. Običajno vožnja traja nekaj ur do končne postaje, kjer razložimo in ponovno naložimo tovor. Kadar



pa vožnja traja dlje, imamo vsakih 5 ur vožnje 30 minut odmora. Nato spet vozimo 5 ur. Za premikalno delo imamo na voljo tri možnosti – če je na postaji premikalno osebje, premik opravimo z njimi, včasih je na lokomotivi dvojna zasedba in premik opraviva strojevodja, tretja možnost pa je premik z lokomotivo, ki je radijsko vodena na daljavo. Ta možnost mi omogoča, da sam premikam 600 metrov dolg vlak, tako, da stojim na prvem vagonu, če se vlak rine in upravljam lokomotivo, čeprav je ne vidim.

Odmori (čakanje na povratni vlak) potekajo na sledeč način – odmor, krajši od ene ure je polno plačan, vendar pa zanj nimamo predvidenih prostorov, torej poteka na lokomotivi. Če je čakanje daljše, potem se nastanemo v hotelu in dobimo za ta čas 25% plače v dnevnem času, nočni čas med 22 uro in 6 uro zjutraj pa v primeru hotela ni plačan. Na lokomotivah imamo mikrovalovne pečice, tako, da si pri krajših odmorih hrano pripravimo na lokomotivi sami. Po povratku v Kristinehamn sledi posprava lokomotive, ki jo opravim sam ali pa človek, zadolžen za to.

Kaj pa sama dolžina službe?

Kot sem že dejal, vožnja traja 5 ur, nato sledi 30 minut odmora in potem lahko še do 5 ur vožnje. V nočnem času ni dovoljeno delati več kot 8 ur, v dnevnem pa lahko delamo do 12 ur. Nato imamo najmanj 8 ur prosto (če smo v službi – v primeru daljše



vožnje oz. izmene) , nato pa lahko spet nastopimo službo oz. vozimo. V primeru, da odidemo domov, pa moramo biti prosti vsaj 11 ur. Tedenski fond ur znaša 38 ur, oz. 36 ur, če opravimo več nočnih izmen. Vsaj enkrat tedensko pa imamo 36 ur prostega časa v enkratnem trajanju.

Kako pa je s sindikati na vašem področju?

Na Švedskem imamo tri sindikate s področja železniških dejavnosti. Vendar pa obstaja velik problem – sindikati ne sodelujejo med seboj tako, kot bi morali, ampak vlečejo vsak na svojo stran. V praksi to ni najbolje.

Dodatki in plača, pogoji za upokožitev?

Ko smo v službi ponoči, dobimo 20 evrov dodatka za hrano in to je oproščeno davka. Če smo takrat na Norveškem, dodatek znaša 70 evrov. Prevoz na delo plačamo v lastni režiji, imamo pa s tem davčno olajšavo, če ta strošek preseže 850 evrov na letni ravni. Vsa režijska potovanja pa so pokrita s strani podjetja.

Naša osnovna plača znaša okrog 2850 evrov mesečno, v ostalih železniških podjetjih med 2800 in 3200 evrov. To plačo strojevodja doseže po treh letih dela. V nekaterih podjetjih moraš delati pet let, da se plača poviša. Maksimalna višina letnega dopusta je 31 dni, običajno ga imamo 25 dni na leto. Na teden računamo 5 dni dopusta, sobota in nedelja se ne upoštevata. Licenca za vožnjo po Norveškem prinaša dodatnih 105 evrov mesečno, dodatki za nočne, praznične, sobotne in nedeljske ure pa znašajo 3 do 7 evrov na uro. Upravljanje lokomotive na daljinsko vodenje prinese 10 evrov dodatka na dan. Vendar pa naše plače niso visoke, če jih primerjamo z plačami norveških strojevodij. Njihove plače se vrtijo med 4000 in 5000 evri mesečno, pa tudi njihove delovne navade so rahlo »čudne«, delovni čas, odmori in podobne reči. Drugače pa v TÅGABU z vsemi dodatki dobimo okrog 3500 evrov mesečno za redni fond ur (in vožnjo na Norveško, seveda).

Da se upokojiš, moraš v »normalni« službi doseči 65 let starosti, to je splošni pogoj, ki velja na Švedskem. Poznamo tudi odsto-



panja za različne profile poklicev. Višina pokojnin se razlikuje, vzrok pa je v tem, da si pokojnine vplačujemo sami. Vendar pa je povprečna višina pokojnine, ki jo prejemajo npr. strojevodje, okrog 2000 evrov.

Kakšni pa so pogoji za vožnjo na Norveško?

Najprej imamo 3 redne teoretičnega usposabljanja in nato 3 tedne praktičnega. Razlog je v tem, da sta naša jezika zelo podobna, pa tudi varnostni sistemi so v osnovi enaki, razen v eni veliki razliki – njihovi signali imajo popolnoma drugačen pomen kot naši in od začetka je to moteče. Se pa navadiš. Tudi sam sistem, če ga gledamo podrobneje ni tako učinkovit kot švedski, saj ne pokriva toliko hitrostnih omejitev kot naš. Na Norveškem opravimo tudi veliko voženj delovnih vlakov, to delo Norvežanom namreč ne diši ravno najbolj, čeprav je zelo dobro plačano. Bog bi jih razumel! Drugače pa je procedura pri prehodu meje preprosta. Javimo se norveškemu centru vodenja in nadaljujemo vožnjo z redno hitrostjo.

Omeniva še švedski (skandinavski) socialni sistem, katerega tako radi omenjajo pri nas.

Na Švedskem v primeru brezposelnosti državljan od države dobi 80% plače, ki jo je prejemal, ko je bil zaposlen. Pogoji so, da je prijavljen na Zavodu za zaposlovanje in aktivno išče zaposlitev. Zavrnitev službe ni mogoča in dovoljena, saj v tem primeru oseba brezpogojno izgubi vse pravice. Država izplačuje 80% plače leto in pol nato se vsota zmanjša. Potekajo tudi seminarji za zaposlene, kjer jih spodbujajo pri iskanju zaposlitev. Ta politika (vsaj na Švedskem, da se razumemo) prinaša dobre rezultate.

Za konec pa še ena bolj smešna. Zaupal si mi, da v so v vašem koncu Norvežani to, kar sta npr. Mujo in Haso, ali pa Lipe (da ne bo zamere) pri nas.

Ha, ha, ha. Povsem drži. Skandinavski humor je malo drugačen od vašega, ampak, če pri nas rečeš, da Norvežani znajo igrati hokej, sprožiš salve smeha daleč okrog sebe. Norvežani

so dobri za smučanje, pa še to.... Veliko šal je na račun Norvežanov. Pa ti niso preveč jezni. So pač dobrovoljni narod. Seveda so tudi na tekočem z vsem, vsaj kar se našega podjetja tiče. Ko so pri nas začela voziti tri dekleta (vse tipične švedske postavne svetlolaske), so v enem tednu vsi imeli njihove telefonske številke. To je bila prava akcija, vredna CIE in KGB- ja skupaj, ha, ha, ha.

Za razliko od Norvežanov pa so Finci naši »smrtni« sovržniki, vsaj kar se hokeja tiče. Zmaga nad Finsko v hokeju za nas pomeni isto kot zmaga vaše reprezentance nad Hrvaško v nogometu. Ko so Rusi v nekih kvalifikacijah za svetovno prvenstvo premagali Fince, je bil na Švedskem nacionalni praznik, vsi so bili na nogah. Tako pač je. Finci so v hokeju za nas, Švede, izziv, ki ga je potrebno premagati, potlačiti, sesuti, pretepsti, **OB OGRADO Z NJIMI !!!** Ha, ha, ha, brez zamere, sem se pač vživel.

Ja, za konec pa še lep pozdrav mojim stanovskim kolegom v Sloveniji. Vaša dežela je res čudovita, bodite ponosni nanjo.

Robert Zakrajšek



Malo za šalo, veliko zares . . .

Trinajst krutih resnic izpod peresa glavnega urednika

1. **o Združenih narodih** – Združeni narodi so inštitucija, kjer siti lačnim predavajo o lakoti...
2. **o dedovanju** – ljubi svojega bližnjega, da te ne bo slučajno izpustil iz oporoke...
3. **o filozofiji** – filozofski vidik je do skrajnosti zakomplicirana najbolj preprosta stvar...
4. **o posledicah** – tisti, ki drži vrečo in tisti, ki noter daje, sta enako kriva, samo da prvega bolj boli križ...
5. **o absurdu** – absurd je, da naboji brez cilja v vojni pobijejo največ ljudi...
6. **o managerjih** – prazna vreča ne stoji pokonci, je dejal in vrgel vanjo nekaj milijonov evrov, preden je podjetje spravil v stečaj...
7. **o delavcih** – najprej so prišli po sodnike – bil sem tiho, potem so prišli po zdravnike – nič nisem rekel, nato so prišli po javne uslužbenke – še vedno sem molčal. Zame se ni zmenil nihče – še vedno stojim pred parlamentom s prazno denarnico kot »zadnja rupa na sviralu«...
8. **o praznem govoričenju** – mlatenje prazne slame je tekst, ki ni vzet iz konteksta...
9. **o politiki in politikih** – če je politika kurba, potem sem jaz njena najboljša stranka...
10. **o kazenskem zakoniku in o tem, kako smo pred zakonom vsi enaki** – ko ne boš plačal davka – bom jaz tam! Ko ne boš prijavil dohodka – bom jaz tam! Ko boš vozil 5 kilometrov prehitro – bom jaz tam! Ko boš »nategnil« dva milijona ljudi – oprostite, gospod politik, se opravičujem in vam še naprej želim lep dan . . .
11. **o obljubah in govorih** – beseda ni konj, lahko pa postane osel, če je trapasto izrečena...
12. **o tajkunih** – se spomnite Agrokomerca v Veliki Kladuši in Fikreta Abdića, imenovanega »Babo«. Zadeva je »klapala«, dokler je najemal kredite, ko pa je »zagustilo«, je šlo podjetje v r..., Babo pa sedet. Tudi pri nas Baboti in ena Baba sedijo, a žal samo takrat, ko se jim ne ljubi stati . . .
13. **o pravni državi** – kdo pravi, da pri nas ni pravne države? Seveda je, samo tako majhna je, da je ne moremo zarisati na zemljevid, najdete pa jo v zgradbi nasproti Trga republike v Ljubljani. Tam še nikoli ni nihče za nič odgovarjal . . .

Robert Zakrajšek

Bruno je govoril . . . houg!

»... peti vseevropski koridor ne bo tekkel tako, kot smo si želeli in kot je zapisano. Italijani so zdaj prišli z drugačnim konceptom. Veliko sredstev nameravajo vložiti v posodobitev in razširitev pristanišča v Tržiču (Monfalcone), za kar naj bi vložili milijardo evrov in postavitev drugega tira iz Tržiča do Cervignana, od tam pa gre neizkoriščena pontebaska proga. V Avstriji pospešeno gradijo predor Beljak-Gradec. Italija sicer ne bo javno govorila, da odstopa od petega koridorja, toda prizadevajo si za to, da bi peti koridor obšel Slovenijo. Če želi Slovenija ohraniti pozicijo s koprskim pristaniščem na evropskem trgu in razvijati to, kar je možno prodati evropskemu trgu logističnih storitev, potem ne preostane drugega kot samostojni drug tir...«

Besede zgornjega odstavka niso plod domišljije preganjavičnega železničarja, v tem primeru strojevodje, temveč so citat odgovora logističnega in prometnega strokovnjaka, bivšega direktorja Luke Koper in nadzornika Interevrop, g. Koreliča, na vprašanje novinarja o začetku gradnje drugega tira iz Kopra, v



intervjuju v Sobotni prilogi Dela, z dne 28. avgusta 2010.

Zanimivo je, da posamezniki že dolgo opozarjamo ravno na to, kar je povedal g. Korelič. Prometni politikanti, ali krajše »prometikanti«, še po osemnajstih letih samostojne Slovenije sistematično zavirajo razvoj železniške infrastrukture, ne samo na petem, temveč tudi na desetem koridorju in ostalih železniških progah po državi. Ali to delajo iz sebičnih (lobističnih) razlogov, ali so zgolj nedorasli svojemu delu in odgovornosti sploh ni pomembno. Dejstvo je, da nas bodo zahodni in severni sosede, katerim, razen v nekaj svetlih in redkih zgodovinskih trenutkih, hlapčevsko lezemo v rit že stoletja, obvozili, ne glede na »tvorno in uspešno« gospodarsko sodelovanje z njimi. Pa še kriviti jih ne bomo morali za

krajo transportnih poti saj nas že (pre)dolgo čakajo. Vse kaže, da so se naveličali klobasanja in obljub o razvoju železniške infrastrukture v Sloveniji in so izbrali za njih zanesljivejšo ter donosnejšo pot.

Žal mi je za vse železničarje, ki se trudijo pridobiti tovor na slovenske tire in za nas, ki vlagamo ogromno take in drugačne energije, da ta tovor v relativno normal-

nem času, po zastarelih in večinoma dotrajanih progah pripeljemo na cilj. Če pade peti koridor, bo marsikdo od omenjenih prisiljen iskati novo službo. »Prometikanti« pač ne. Za njih se bo vedno našla služba na kakšnem »voluharijatu«, kjer bodo vedrili in oblačili do »zaslužene« upokojitve.

Na žalost se zavedam, da bo ta sestavek obravnavan na način »psi lajajo,

karavana gre dalje«, če bo sploh kje ugledal luč sveta, mnenje g. Koreliča pa je po moje vseeno vredno upoštevanja, zato, za boga milega, začnimo že enkrat reševati prometni gordijski voz, ki smo ga navozljali v zadnjih osemnajstih letih!

Jure Krajnik

Rafting in planinski izlet članov OO Zidani Most

Sedemnajst vodno in pohodno navdušenih članov OO Zidani Most se nas je zadnji majski in prvi junijski dan odločilo preživeti malo drugače. V deževnem jutru, ki ni nič kaj preveč obetalo, smo s prvim vlakom odpeljali v Ljubljano in po obvezni kavi v priljubljenem lokalju nadaljevali do Jesenic, kjer so nas, v še bolj deževnem jutru, pričakali vodniki Turistične agencije Adrenalinček iz Celja in nas potem, čez zasnežen Vršič, s kombiji prepeljali v dolino reke Soče. V Eko kampu Korita smo se namestili v že vnaprej pripravljene šotore in že po nekaj minutah doživeli popolno preobrazbo vremena. Sonce, ki se je prižgalo na nebu, je v nas prebudilo dobro voljo, ki se je stopnjevala iz trenutka v trenutek in oznanjala vrhunec dneva – RAFTING.

Odpeljali smo se v zbirni center in zadolžili opremo, ki smo jo potrebovali ter nadaljevali do začetne točke vodne avanture. Transformacija strojevodij v »može v vodoodpornih tangicah«, s plastičnimi čeladami na kar naenkrat zelo velikih glavah, je povzročila salve smeha in hkrati razblinila tisti drobni strahu, ki smo ga čutili pred še nepoznanim.

V treh čolnih smo se spustili po reki in kaj kmalu smo ugotovili, da so vesla za veslanje, zelo primerna pa so tudi za škropljenje posadke sosednjega čolna, da je s čolni mogoče peljati po brzicah, zanimivo pa se je tudi zaletavati v nasprotni čoln. Vsa naša znanja smo s pridom izkoristili in po uri in pol nepozabnih, mokrih in plavajočih trenutkov prispeli na cilj.

V Gostišču Žaga smo pojedli okusno kosilo, si za poobede ogledali slap Boka in se vrnili v kamp, kjer smo našo zmago, ob dobri kapljici in slastni jedi z žara, proslavljali do poznih nočnih ur.

Naslednje jutro smo se po zajtrku odpravili h Krnskim jezerom, tam pojedli malico iz nahrbtnikov, z ostanki pa nahranili mnogoštevilne in nesramežljive ribe v jezeru. Popoldne smo se vrnili v dolino in se poslovlili od čudovitih fantov in deklet iz Eko kampa Korita, ki so nam z zares odlično organizacijo polepšali dva čudovita dneva.

Sedemnajst vodno in pohodno navdušenih prijateljev, ki smo se imeli lepo, se nas je, na Jesenicah, vkrcalo na vlak proti domu, v želji, da se na podobnem izletu kmalu zopet srečamo.

Boštjan Slakonja



Kolesarski izlet po Porečanki – Parenzani

Konec avgusta smo se strojevodje iz Ljubljane, Divače in Zidanega Mosta odpravili na raziskovanje železniške zgodovine na relaciji med Lucijo in hrvaškim Porečem. Pedala smo pognali po trasi bivše ozkotirne železnice, imenovane Parenzana, ki je med letoma 1902 in 1935 povezovala Trst in Poreč. Pot nas je vodila od Lucije skozi slikovite Sečoveljske soline preko mejnega prehoda na hrvaško stran, kjer smo najprej zavili v smeri vasi Valica in nato nazaj poti Bujam, kjer smo ob stari postaji naredili prvi daljši postanek, postajo pa smo si tudi ogledali, saj je narejena v tipičnem primorskem slogu. Pot nas je v nadaljevanju vodila proti kraju Grožnjan, ki se v zgodovinskih virih prvič omenja v letu 1103, je pa takrat bil utrjeno srednjeveško mesto. Še danes je zelo lepo ohranjen, saj je od starega dela lepo viden obrambni zid in pa glavna mestna vrata. Grožnjan danes imenujejo tudi mesto umetnikov, saj so v starih zgradbah uredili kar 20 galerij

in ateljejev, kjer ustvarjajo umetniki iz vseh krajev. V bližini Grožnjana je trasa Parenzane dosegla svojo najvišjo točko, ki je znašala 293 metrov nadmorske višine. Od Grožnjana se trasa proge spusti do kraja Livade, prečka reko Mirno in se nato spet vzpne proti Motovunu. Motovun je mesto, ki je vsekakor vredno omembe, saj se je v zgodovini razvilo na mestu oz. iz nekdanje prazgodovinske utrdbe, stoji na hribu s katerega je prečudovit razgled na okolico, proti vrhu (če se opogumite in odpravite peš) vodi natanko 161 stopnic in še kar nekaj strme tlakovane poti, kar pa na vrhu hitro pozabite ob vrčku hladnega »Žuju«, ki je v tistih krajih tako ali tako zakon. Preverjeno! V Motovunu vsako leto (od leta 1999) poteka tudi tradicionalni filmski festival. Od Motovuna trasa nadaljuje pot proti Vižinadi, na poti prečka dva zelo slikovita viadukta, se povzpne na 273 metrov n.m.v. (Baldaši) in se nato čez Višnjan spusti do Poreča.

Proga sama je tako izjemno slikovita, da bi za celoten opis lahko naredil samostojno prilogo. Na njej najdemo čudovito in divjo naravo, predore, viadukte, starinske postaje, srečujemo prijazne popotnike, s katerimi lahko spregovorimo v vseh možnih jezikih....., da, na Parenzani se resnično srečujeta preteklost in sedanost. Na najboljši možni način. Naj vam zato zaupam nekatere osnovne podatke o ozkotirni progi Parenzana: dolžina – 123 km, tirna širina – 760 mm, število postaj in postajališč – 35, najnižja točka – 2 metra n.m.v. (Trst in Koper), najvišja točka – 293 metrov n.m.v. (okolica Grožnjana), število krivin – 604, najmanjši krivinski polmer – 60 m, največji naklon – 28 %, predori – 8 (skupna dolžina 1530 m), mostovi – 11 (prečkajo reke Osp, Rižano, Dragonjo in Mirno), viadukti – 6, povprečna hitrost vlakov – 25 km/h, najvišja hitrost vlakov – 31 km/h, čas potovanja – okoli 7 ur . . .

Parenzana je resnično vredna ogleda, to mi lahko verjamete na besedo. In kaj se je zgodilo z nami, ko smo prispeli na cilj v Poreč? Našo usodo bi privoščil vsakomur! Potem, ko smo se »stacionirali« in uničili zalogo testenin, ki smo jo vozili s seboj, vse to še rahlo zalili, da je »padlo« po grlu, se dodobra osvežili v morju, je prišel čas za premik v »rodno grudo«. To smo storili s HSB (ki je menda kratica za High speed boat – hitro ladjo). V začetku ni dajala nekega zaupanja vrednega vtisa, ko pa se je po izplutju nekajkrat stresla in ko so motorji zahrumeli (tam nekje med 60 in 70 km/h je zmogla ta »pleh banja« - občudovanja vredno!) smo v Piranu pristali po dobrih 40 minutah nore vožnje. Piran – Portorož – Lucija, s kolesi lepo »lagano sportski«, kava in torta za zaključek, čisto za konec pa še vojna z rojem komarjev, ki so dajali vtis, kot da so cel dan čakali samo na nas... Banda piskajoča! Pa smo preživeli, brez skrbi. Drugo leto, druga pot, druga zgodba . . . Boste obveščeni!

Robert Zakrajšek





Podarite doživetja!



20 EUR
DARILNI BON

PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO
- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic. Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani www.slo-zeleznice.si.

Noč ima svojo moč!

Foto: Aleš Jordan



Časopis BUDNIK

Izdajatelj:

Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora:

Zdenko Lorber

Fotografije:

naslovnica – Niko Dolžan,

strani 17 in 18 – Daniel Majd,

ostalo – Robert Zakrajšek, Boštjan

Slakonja in avtorji člankov.

Tisk:

Janez Dermastija

Glasilo izhaja tromesečno

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

www.sindikat-strojevodij.si

