



SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE



SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE

VSEBINA

Uvod	5
Nagovor predsednika Sindikata strojevodij Slovenije Zlatka Rateja	6
Silvo Berdajs – Intervju s sekretarjem Sindikata strojevodij Slovenije	9
Drago Torej, predsednik SSSLO 2000–2005	12
Nagovor predsednika Republike Boruta Pahorja	14
Prva stavka strojevodij leta 1988	15
Ustanovitev Sindikata strojevodij Slovenije	20
Vsakoletna srečanja članov stavkovnega odbora iz leta 1988	22
Člani stavkovnega odbora iz leta 1988	23
Pregled dela in uspehov Sindikata strojevodij Slovenije	24
Vpliv Sindikata strojevodij Slovenije je opazen pri kreiranju sindikalne politike na nivoju države	30
O SSSLO so povedali	33
Reševanje prometne in tehnične problematike je stalnica našega delovanja	41
Obveščanje članstva SSSLO kot pomemben vidik sindikalizma	44
Bistvo Sindikata strojevodij Slovenije so ljudje	46
Družabno življenje članov SSSLO	54
Člani skupščin Sindikata strojevodij Slovenije 1989–2019	70
Spominske publikacije Sindikata strojevodij Slovenije	73

Uvod

Vsaka pot se začne s prvim, majhnim, a odločnim korakom. Vsaka. Ne poznam poti, ki bi se začela drugače. In vsaka pot gradi svoje potovanje skozi čas in preizkušnje iz tega prvega koraka, ki se zgodi, ko se stvari zložijo skupaj v pravem zaporedju. Prvi korak.

Ko sedim na vlaku in uživam v potovanju, vedno sedim s pogledom naprej. Kajti tisti prvi mali korak me vedno pelje v prihodnost in mi nekje v ozadju šepeta, da morava še veliko doživeti, da naju čaka še mnogo preizkušenj. Gledam naprej skozi trenutek, v katerem sem, in nestrпно pričakujem trenutke, ki šele prihajajo.

In ko gledam v prihajajoče trenutke, ki se kot film iz megle pojavljajo pred mojimi očmi in se v odsevu časa spreminjajo v tukaj in zdaj, moje misli zbežijo trideset let nazaj. Trideset let. Takrat je skupina pogumnih mož stopila skupaj in s pogledom, uperjenim v prihodnost, odločno dejala, da je preteklo zgodbe konec. Da je pomembno tisto, kar je pred nami in da je preteklost samo opomnik na čas in odnos do delavstva, ki se ne smeta ponoviti. In ta skupina pogumnih mož je kot eden korakala skozi prostor in s svojimi koraki spremenila čas. Ta skupina je vedela, da je moč v enotnosti, in ne v posamezniku. Posameznik ima lahko zamisel, a da bi jo udejanjil, potrebuje enotnost skupine. Enotnost poguma in neomajne vere v pravičnost in uspeh.

Pred tridesetimi leti je skupina pogumnih in pokončnih mož s svojim prvim odločnim korakom stopila na dolgo pot. Pot, polno izzivov in preizkušenj, kjer je od samega cilja morda veliko bolj pomembna pot enotnosti, ki je vse te izzive in preizkušnje na poti do cilja postavila v kot. Enotnost, v kateri je prav vsak človek pomemben del poti in lahko pomembno prispeva k skupnemu uspehu. In pot traja že trideset let in ni ji videti konca.

Pred tridesetimi leti je svoj prvi korak skozi prostor in čas naredila skupina pogumnih in enotnih mož, ki so se takrat poimenovali Sindikat strojnega osebja Slovenije in Istre, pozneje, ko smo končno svobodno zaživel v samostojni Republiki Sloveniji, pa preimenovali v Sindikat strojevodij Slovenije – SSSLO.

In to je pričevanje o njihovi poti. Poti, ki skozi preteklost gradi prihodnost.



Nagovor predsednika Sindikata strojevodij Slovenije Zlatka Rateja

»Visoko čislam učenjaka, ki nam preganja temo zmot, a bolj še cenim poštenjaka, ki ve in hodi pravo pot,« so besede našega pesnika Simona Gregorčiča.

V sindikatu strojevodij Slovenije smo vedno spoštovali znanje in strokovnost, še bolj pa cenili poštenost in pravičnost. Pravični statusni in gmotni položaj zaposlenih je cilj, za katerega se je vredno boriti.

V drugi polovici osemdesetih let prejšnjega stoletja smo živeli v drugačni družbeni ureditvi, v drugi državi. Situacija je postajala kaotična, socialno ekonomski položaj zaposlenih se je iz dneva v dan slabšal, teptane so bile osnovne delavske pravice. Stanje je postajalo nevzdržno. Skupina strojevodij – naši spoštovani sindikalni prvoborci – se je odločila, da je dovolj. Ustanovili so stavkovni odbor, na čelo postavili Slavka Kmetiča in 27. in 28. decembra 1988 izpeljali zgodovinsko stavko, ki so ji sledili vsi strojevodje v Sloveniji in Istri. Ta stavka v širšem prostoru ni bila spoznana samo kot stavka za izboljšanje statusnega in gmotnega položaja zaposlenih, temveč tudi kot upor proti takratnemu režimu, z zavzemanjem za vzpostavitev demokracije. Ta spoznanja so takratne akterje postavila v precej hujši položaj, kot bi lahko bila zgolj izguba zaposlitve, vendar niso omahnili in so pot nadaljevali do konca.

V tej stavki je prišlo do spoznanja, da smo skupaj močnejši. Sindikalni prvoborci so načrtali pot in 31. januarja 1989 ustanovili Sindikat strojnega osebja Slovenije in Istre. Tej poti, s ponosom trdim, sledimo še danes.

Ko se po tridesetih letih delovanja ozrem nazaj, lahko z veseljem ugotovim, da imamo kaj pokazati. Nismo se omejevali samo na zaščito delavskih pravic, temveč smo se takoj vključili v vzpostavitev demokratičnih procesov. Ugotovili smo, da zato potrebujemo demokratično ureditev in resnega sogovornika, zato smo se počeli vse, da pridemo do lastne države. Vključeni smo bili v razne komisije in odbore, z zavrnitvijo vožnje mitingških vlakov pa smo dali sporočilo, da smo za te interese pripravljeni storiti veliko več. Leta 1991 so se končali osamosvojitveni procesi, izbrili smo si svojo državo, našemu sindikatu pa postavili ime, Sindikat strojevodij Slovenije.



Prvo desetletje bi lahko poleg teh dejavnosti poimenovali desetletje stavk. Ob podpisu prve kolektivne pogodbe na delodajalski strani ni bilo vsem jasno, da so predpisana pravila nespodbitno dejstvo, ki ga je treba spoštovati. Večkrat smo stavkali zaradi nespoštovanja kolektivne pogodbe, zaradi zavlačevanja pogajanj ... Najtrša stavka, enajstdnevna stavka, je bila leta 1997, med katero je delodajalec suspendiral celotni stavkovni odbor, in samo enotnosti celotnega članstva se lahko zahvalimo, da se je vse srečno končalo.

V drugem desetletju je bilo ogromno znanja in energije vloženo v ohranitev enovitosti sistema Slovenskih železnic. Težnje po delitvi in privatizaciji sistema so bile zelo močne. V nasprotovanje tem težnjam smo organizirali shode, okrogle mize, na državni ravni izpeljali referendum, ki smo ga zaradi zavajajoče kampanje žal tesno izgubili. Kljub temu nam je uspelo pristojne prepričati, da je enovit sistem delovanja bolj učinkovit, ne samo z vidika zaposlenih, temveč tudi poslovno. To se nam obrestuje danes, ko poslovni sistem Slovenskih železnic, znotraj enovite holdinške organiziranosti, posluje uspešno in ima kot tak svetlo prihodnost.

Tretje desetletje našega delovanja bi si upal imenovati turbulenca. Tudi nas se je dotaknila svetovna gospodarska kriza. Prišlo je do upada tovara v tovornem prometu, na tirih Slovenskih železnic smo dobili konkurenco, država ni imela poravnanih finančnih obveznosti. To so bili težki časi za Sindikat strojevodij Slovenije. Odločati smo se morali začasne ukrepe, kot so znižanje plač, omejitve števila dni dopusta, postopke za zmanjševanje števila zaposlenih ... V pogajanjih smo uspeli, da nihče ni odšel iz sistema Slovenskih železnic nespornostno ali v odprto brezposelnost. Z današnjega stališča bi lahko rekli, da so bila takratna dejanja prava oziroma naložba v prihodnost. Res je, da so ukrepi racionalizacije vseskozi prisotni, priznati pa si moramo, da v veliki meri, predvsem zaradi aktivne vloge Sindikata strojevodij Slovenije potekajo na socialno vzdržen način.

Danes je sistem Slovenskih železnic poslovno uspešno podjetje in v Sindikatu strojevodij Slovenije skrbimo, da imajo delež od tega tudi zaposleni. Vseskozi skrbimo, da plače rastejo hitreje od inflacije, da smo deležni izplačila božičnice, da otroci naših zaposlenih prejemajo štipendije, dosegli smo izplačilo posebnega zneska delavcem, ki so s svojim delom izjemno prispevali k poslovanju družbe ob dopolnitvi 40 let delovne dobe v skupini SŽ in da ob koncu delovne kariere naši zaposleni prejmejo ustrezno višino odpravnine, ker si to zagotovo zaslužijo. Najpomembnejše pa je dejstvo, da uspevamo članstvu zagotavljati zelo visoko raven zaščite njihovih pravic iz kolektivne pogodbe, zakonodaje, v vseh primerih, tudi, ko so obravnavani pred organi družbe ali pred organi pristojnih sodišč.

V začetnih korakih delovanja našega sindikata smo hitro ugotovili, da za doseganje višjih ciljev ne smemo biti samozadostni, zato smo navezali stik, ter se včlanili v Svetovno zvezo transportnih delavcev (ITF), kjer smo črpali izkušnje in strokovno pomoč. Smo soustanovitelji Evropske zveze transportnih delavcev (ETF), kjer tvorno sodelujemo in imamo v več mandatih tudi člana izvršnega odbora te organizacije. V okviru ETF-a tvorno sodelujemo pri oblikovanju evropske zakonodaje, v podporo naših ciljev pa sodelujemo tudi na vseevropskih demonstracijah. Aktivni smo v akciji FER TRANSPORT, ki je namenjena evropskim inštitucijam, in sicer da zaustavijo socialni damping ter da vzpostavijo pravičnejši promet.

Zgledno je delovanje Sindikata strojevodij Slovenije s sindikati sosednjih držav, kjer smo z avstrijskim sindikatом VIDA ustanovili posebno delovno skupino za spremljanje delavcev v čezmejnem prometu, dobro pa sodelujemo tudi z železniškimi sindikati sosednje Hrvaške ter Madžarske. Aktivno vlogo imamo tudi v Forumu železniških sindikatov jugovzhodne Evrope.

Sindikat strojevodij Slovenije je aktivno udeležen v številnih projektih, tako v Sloveniji, kot v mednarodnem merilu. V teh projektih nam uspeva pridobivati mnoge analize, primerjave, znanje in informacije, ki nam za kakovostno delo v organizaciji zelo koristijo.

V okviru delovanja na državni ravni je naš sindikat soustanovitelj sindikalne centrale Alternativa. Z aktivnim delom naših predstavnikov v vseh organih smo pripomogli, da je danes Alternativa spoštovan partner na vseh ravneh socialnega dogovarjanja v državi. Ob tem pa smo tudi soustanovitelji Zavezništva sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije.

Brez soupravljanja v podjetju, ki ima skrb za zaposlene ne gre. V Sindikatu strojevodij Slovenije smo s spoznanjem in podporo zaposlenih dobili veliko odgovornost in zaupanje, da lahko njihove interese uresničujemo v organih svetov delavcev, na nivoju delavskih direktorjev ter seveda v nadzornih svetih družb.

Razveseljuje me dejstvo, da se v naš sindikat včlanjuje čedalje več zaposlenih iz vseh struktur delovanja Slovenskih železnic. To nam potrjuje, da nam je že zdavnaj uspelo prestopiti mejo poklicnega sindikalizma.

Da smo na pravi poti in da se lahko pohvalimo z mnogimi rezultati našega dela, se moramo zahvaliti našemu članstvu, saj nas je vseskozi podpiralo in pomagalo iskati prave rešitve. Vsem članicam in članom iskrena hvala!

Seveda pa še nismo na koncu. Čakajo nas novi izzivi. Pred nami je obdobje digitalizacija, čakajo nas spremembe kolektivne pogodbe, prenova plačnega sistema, nova sistematizacija, spremembe zakonodaje, predpisov idr. Dela nam ne bo zmanjkalo. Skupaj smo močnejši in prepričan sem, da nam bo tudi v naslednjih letih uspelo uspešno premostiti te ovire.

Pravičnost, poštenost in pogum so bili vselej vodilo delovanja Sindikata strojevodij Slovenije. Pravo pot so začrtali naši sindikalni prvoborci in večina nas še naprej stopa po njej in išče nove rešitve.

Naj živi Sindikat strojevodij Slovenije!



Silvo Berdajs

Intervju s sekretarjem Sindikata strojevodij Slovenije

Silvo Berdajs je kot dolgoletni sekretar vsekar največja ikona Sindikata strojevodij Slovenije. Človek, ki mu pripisujejo skoraj mistične sposobnosti v vodenju sindikalnega boja. Pa je preprosto človek. Je eden od nas. In tega ni nikoli pozabil. Za nekatere je rešitelj sveta, za druge spet nepredstavljivo zlo. Vsak pač gleda na ta svet skozi svoje oči in svoje interese. A Silvo Berdajs je preprosto človek. Človek, ki si je dovolil svoje življenjsko poslanstvo predati v dobro zaposlenih na Slovenskih železnice. Ne glede na to, iz katerega sindikalnega okolja prihajajo. Slovenske železnice so en sam celovit organizem in tako ga Silvo Berdajs dojema. Njegov način dojemanja Slovenskih železnic kot enovitega podjetja in Sindikata strojevodij Slovenije kot organizacije, ki se zavzema za pravice zaposlenih, je preprosto edinstven. In ta edinstvenost se kaže v njegovem delu in predanosti železnici kot načinu življenja.

Že od ustanovitve sindikata si eden najvidnejših predstavnikov, vseeno pa se današnji čas razlikuje od časov, ko je bil naš sindikat ustanovljen. V teh tridesetih letih se je marsikaj spremenilo. Kako danes gledaš nazaj v čase, ko se je naš sindikat ustanavljal, in kako skozi vse izkušnje, ki jih danes imaš, vidiš tisti moment.



Menim, da je bilo pred tridesetimi leti absolutno v redu, da smo ustanovili sindikate na Slovenskih železnice in bili takrat iz obdobja samoupravljanja postavljeni na realna tla ter se morali začeli boriti za posamezne pravice zaposlenih. Kot sem že večkrat povedal, nas takrat niti ni zanimalo, od kod bodo prišla sredstva. Mi smo svoje zahtevali, in to tudi hoteli dobiti. Premik v tej novi miselnosti je bil sklenitev prve Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, kjer smo mi kot Sindikat strojevodij Slovenije vodili pogajanja, čeprav so mnogi na železnici in tudi širše v Sloveniji še vedno prisegali na samoupravne sporazume. Pomembno je, da se je takrat status strojevodij bistveno izboljšal in da je bil narejen prvi korak k temu, da se je v skupini Slovenske železnice ta status, vsaj po moji presoji, relativno dobro postavil. Danes pa je situacija seveda drugačna, kar nas spet postavlja pred nove, drugačne izzive, ki se jih bomo seveda lotili s polno odgovornostjo do naših članov.

V času ustanovitve pred tridesetimi leti si kot mlad strojevodja začel delovati v sindikatu. Kaj te je takrat potegnilo v sindikalne vode? Kaj je bil tisti vzvod, ki je premagal glas negotovosti, ki ti je morda govoril, da ne veš, kaj se lahko zgodi, in jeziček na tehtnici prevesil v tvojo odločitev za dejavno udejstvovanje?

Ne vem natančno, kaj. Na povabilo Slavka Kmetiča sem se s sindikalizmom začel spoznavati že pred ustanovitvijo sindikata, ustanovitev sindikata je bila nato le posledica teh naših aktivnosti. Če bi v tistem času, ko smo se lotili ustanavljanja sindikata, imeli to zavest in to znanje, spoznanje in vedenje, kakršne imamo danes, in bi vedeli, kaj se nam lahko zgodi takrat, je vprašanje, kdo bi si to drznil prevzeti in se s tem ukvarjati. Ampak v dobri veri, da delamo nekaj koristnega, smo to naredili. Po tridesetih letih je rezultat našega dela še vedno tu.

Začetek je bil torej nepredvidljiv, poln vprašanj, pričakovanj, ni se vedelo, kaj bo. Bil si nekako dobresedno vržen v nek nov svet, ki ga nihče ni poznal. Kako si se takrat znašel v tem?

Težko bi zdaj presojal, kako sem se znašel, delali smo pač v dobri veri, da bomo dosegli nekaj dobrega za zaposlene. Če pogledamo samo prvo stavko, ki smo jo izvedli, vidimo, da je bila sicer zelo odmevna in da se je uspešno zapisala v zgodovino. A vseeno ni prinesla takšnega učinka, kakršnega je potem podpis prve Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, leta 1992. Vsi tisti dogodki leta 1988 so bili v bistvu temelj, da smo lahko leta 1992 sklenili prvo Kolektivno pogodbo in res izboljšali status strojevodij. Takrat sem tudi sam, pač v dobri veri, da delam v dobro kolegov strojevodij, začel dejavno sodelovati v tej zgodbi, ki je epilog dobila leta 1992 s podpisom prve Kolektivne pogodbe.

V dolгих letih dela na sindikalnem področju si pridobival izkušnje, toda ob kom si se kalil oziroma, kdo te je navdihoval ali pa bil preprosto tvoj vzornik? Kdo iz sindikalnega sveta, politike ali česa tretjega? Po kom si se zgledoval ali se ravnal po njegovih nasvetih?

V tistem obdobju, v devetdesetih letih, sem bil poslanec oziroma delegat v Zboru združenega dela, od same ustanovitve stranke SDS naprej sem tudi njen član, in tukaj smo imeli kar nekaj širših izkušenj. Kar pa zadeva notranje delo v sindikatu, sem veliko energije posvetil vsebini Kolektivne pogodbe in do zdaj tudi vodil vsa pogajanja v zvezi z njo. S tem sem se po osebni odločitvi res dejavno ukvarjal.

Z leti izkušenj in delovanja človek zasede tudi pomembne položaje, na katerih lahko dejansko naredi nekaj dobrega oziroma ogromno dobrega tako za podjetje kot zaposlene. Te je ta izziv, da si sprejel te pomembne funkcije, kdaj navdal z dvomom, ali delaš prav ali ne, ali si preprosto vedel, da je to nekaj, kar moraš in znaš narediti?

Od ustanovitve Sindikata strojevodij Slovenije – na začetku še Slovenije in Istre – naprej sem sekretar. Leta 1995 pa smo, potem ko je bil sprejet Zakon o sodelovanju delavcev pri upravljanju, oblikovali vzporedni sistem svetov delavcev na Slovenskih železnicah. Že takrat sem večkrat v prispodobi dejal, da sindikat in svet delavcev nista dva ločena organa, temveč da predstavljata dve cevi na puški dvocevki in da morata vedno biti obrnjena v isto smer. Od ustanovitve svetov delavcev sem bil od leta 1995 predsednik sveta delavcev na Slovenskih železnicah. To je bila dodatna funkcija, ampak kot sem že dejal, če je ta funkcija združljiva s sindikalno, potem seveda to nikakor ni problem. Naslednja funkcija, ki je bila pomembna, pa je bilo zastopanje interesov zaposlenih v nadzornem svetu Slovenskih železnic, katerega član sem bil med letoma 1995 in 2018. A kot sem že dejal, to so samo različne ravni, različne funkcije za doseganje istih ciljev.

Če se ozreš na zadnjih trideset let, imaš danes popolnoma drugačne izkušnje, kot si jih imel takrat, to je dejstvo. Ali bi s tem današnjim znanjem in izkušnjami kakšno stvar izpeljal drugače, kot si jo takrat, v tistem danem trenutku?

Moram reči, da niti ne. Morda bi se kakšne stvari tehnično izpeljale drugače, na splošno pa ničesar ne bi naredil drugače, ker lahko trdim, da je zgodba zagotovo pozitivna. Morda lahko spet poudarim, da ko sem sam prišel na železnico, nas je bilo 23.000 zaposlenih, danes nas je 7.500, in bi zelo težko, če sploh, našli koga, ki je izgubil službo na trd, klasični način. Vse se je vedno sporazumno reševalo z ustreznimi odpravninami. Dejstvo je tudi, da smo do danes vsak mesec dobivali plače in jih še dandanes dobivamo redno. Samo enkrat v preteklem času so zamujale, in še to le za tri dni. To pa je v primerjavi z nekaterimi podjetji v Republiki Sloveniji, kjer ljudje delajo tri mesece in tudi tri mesece plačila ne dobijo, zelo dober uspeh. Da so plače prenizke, je in vedno bo »dejstvo«, saj tudi če bi dobili deset »jurjev«, bi nekdo vprašal, zakaj jih ne dobimo dvanajst. No, tak pristop je morda celo pravilen. Je pa treba gledati široko sliko in tu se »dometi« malo skrajšajo. Prav tako, kot je pomembno zadovoljstvo zaposlenih, je pomembna tudi uspešnost podjetja. In ko se najdemo in srečamo v sredini ... Sem pa tudi velikokrat poudaril, da je malo podjetij v Sloveniji, kjer se lahko kot »mulc« prvič zaposliš, in v tem istem podjetju dočakaš upokojitve. In to je vsekakor še dodatna prednost Slovenskih železnic.

Kako bi komentiral sindikalizem v sodobnem času? Ali so se poudarki in pomen sindikalizma bistveno spremenili od nastanka našega sindikata?

Težko bi zdaj na splošno ocenil sindikalizem v Sloveniji, a vseeno je najpomembnejše dejstvo, da na koncu šteje samo rezultat, in nikakor ne medijska igra, v kateri se poskuša dokazati, kdo je večji »idol«, a od tega ni nobene koristi. Včasih dobim občutek, da je pomembno samo to, kako sindikalist zgleda in kako populističen zna biti. Njegov učinek je v takem kontekstu nepomemben, zanemarljiv, pomembna je samo medijska podoba. Jaz sem pristaš nasprotni smeri, za katero z vso odgovornostjo trdim, da je pravilna, in sicer, da ni pomembna podoba, temveč učinkovitost in sposobnost. Žal moram s tega vidika povedati, da je včasih tudi na Slovenskih železnica morda za nekatere pomembnejše, kako sindikalist zgleda, kot pa to, kakšno je njegovo dožemanje realnosti. Da le v tistem trenutku izpade kot največji »borec sindikalizma« in preprosto populistično zahteva največ za svoje člane. Običajno pa gladko pozabijo na vprašanje, kdo bo te zahteve realiziral in v kakšnem obsegu, oziroma to pač »prepustijo« drugim, ki se zavedamo, da moraš imeti tudi v sindikalizmu poleg argumenta moči tudi moč argumentov. In ostanejo »veliki heroji«. To sem že večkrat poudarjal, saj se je čas spremenil v tem kontekstu, da je danes treba iskati ravnotežje med tem, da bo firma učinkovita, in med pravicami zaposlenih. Ker, naj še enkrat ponovim svojo, že ne vem kolikokrat izrečeno misel: Kaj ti bo podjetje, če nimaš pravic, in kaj ti koristijo pravice, če nimaš podjetja, v katerem bi jih uveljavljal!

Kje vidiš izzive sindikalizma v današnjem času?

Natančno v tem, kar sem že poudaril. V iskanju čim večjega ravnotežja, ker današnji čas preprosto ne dopušča, da bi pravice zaposlenih brezglavo gradili na izgubah podjetja, temveč je glavni in hkrati edini pogoj za to, da ljudem lahko zagotovimo čim višji standard, ta, da podjetje uspešno posluje.

Kaj ti pomeni Sindikat strojevodij Slovenije? Kam bi uvrstil sebe v tej celoti, če se pogledaš kot delček skupne ideje na poti do cilja?

Sindikat strojevodij Slovenije je zagotovo ena izmed od mojih najpomembnejših zgodb, saj mi resnično nikoli v življenju ni bilo žal, da sem to delovno obdobje preživel v okviru sindikalnega dela. V ponos mi je, da sem lahko s svojim delovanjem in izkušnjami prispeval k zagotavljanju pravic zaposlenih na Slovenskih železnica. Seveda ne smem pozabiti omeniti tudi ekipe, ki je delovala in še vedno deluje ob meni in z mano v Sindikatu strojevodij Slovenije. Delujemo in živimo za isti cilj. Pravice zaposlenih in njihovo zagotavljanje nam je bila do danes in nam bo tudi v prihodnje vedno prvenstvena naloga.

Drago Torej, predsednik SSSLO 2000–2005

Drago Torej je zagotovo naslednja od ikon Sindikata strojevodij Slovenije, saj je s svojim dolgoletnim delovanjem na mestu predsednika Sindikata strojevodij Slovenije med letoma 2000 in 2005 ter pozneje na mestu predstavnika za mednarodne odnose v zgodbo Sindikata strojevodij Slovenije dodal izjemno pomemben del zgodovinskega zapisa. Drago Torej je preprosto nekdo, brez katerega Sindikat strojevodij Slovenije ne bi bil to, kar je.

»Pogled nazaj, da se spomnimo, kaj smo dosegli in kam usmeriti svoje moči v prihodnosti!«

Trideset let je resnično zelo dolga doba! Tako »star« je naš sindikat! Ustvarjali smo ga s srcem, neizmerno voljo, trmo, znanjem in vedenjem, učenjem od drugih, predvsem sindikatov iz tujine, včasih tudi na lastnih napakah! Vseskozi smo bili vztrajni, nobena ovira nas ni ustavila! Noben »napad«, pa naj si bo to s strani vlade, delodajalca, nevoščljivih medijev, drugih sindikatov ali včasih tudi zaradi notranjih sporov, nas ni omajal v delu in želji, da z našim delom zagotavljamo boljše delovne razmere, boljše socialne pogoje, več »cvenka« in pravno varnost za naše člane.

Najbrž med sedanjimi aktivnim člani Sindikata strojevodij Slovenije ni več veliko takšnih, ki se še spomnijo, kakšne travme smo doživljali ob periodičnih izpitih, ko nisi nikoli vedel, ali si se že dovolj zameril vodstvu, da te čaka šikaniranje na izpitu. Ali pa, kdo se še spomni, da smo tolkli časovne rekorde v času, prebitem v eni izmeni. Moj rekord je bil 26 ur!! Pa to ni bila najdaljša izmena strojevodij v takratni Jugoslaviji! In seveda, da je bil strojevodja vedno kriv, pa kar koli že se je na tirih zgodilo, saj ni imel nobene zaslombe v takratnem režimskem sindikatu, kaj šele pri vodstvu vleke! Doživljali smo celo, da so naši lastni »vlekarji« strojevodjo obravnavali ostreje kot sodišče!!! Ob vsej mizernosti dela v neenakomernem izmenskem delovnem času, smo bili za delo nagrajeni z zares nizkimi plačami. V obdobju, ki nas je zaznamovalo pred stavko in ustanovitvijo lastnega, neodvisnega sindikata, je bila plača strojevodje nižja od plače slehernega uradnika na železnici!

Seveda sem ponosen, da smo zmogli premagovati problem za problemom, in ko smo bili že na dokaj dobrem, ko je bilo razen zares dobrih plač že zelo dobro poskrbljeno, se je pričela spreminjati podoba železnic po Evropi. Najprej so nas načeli s sprostitvijo ureditev v cestnem tovornem prometu. Naenkrat na železnico ni bilo več dražjega tovora, prepovedana je bila subvencija za tovorni promet, ki je s sabo prinesla ukinitve nabiralnih vlakov. Da bi se prilagodili novim izzivom, je Evropska unija z direktivami začela spreminjati pogoje poslovanja, ob tem



pa odpirala železniško infrastrukturo za nove prevoznike, ki so pričeli dokaj hitro nastajati. In ti novi prevozniki so nastajali tam, kjer je bil na razpolago kvalitetnejši, boljše plačan tovor. Novi prevozniki niso upoštevali kolektivnih pogodb, niso se zmenili za upoštevanje predpisov, ki so veljali, nadzora pa ni bilo. Na tej točki moram reči, da bi bili brez Evropske transportne federacije (ETF), katere člani smo od vsega začetka, tako rekoč brez moči, da bi kar koli lahko naredili vsaj približno po naših željah in zahtevah. In tako smo po evropski liniji delovali proti ločevanju - razbijanju železniških podjetij na transport, promet in vzdrževanje, kljub temu, da je infrastruktura javna in v lasti države. Neizmerno veliko energije smo vložili v referendum, s katerim smo skupaj z drugimi sindikati in svetom delavcev želeli preprečiti uveljavitev zakona o delitvi podjetja Slovenskih železnic. Kljub temu, da smo ga po »prevari« izgubili, so se v skoraj vseh sindikatih v Evropski uniji kolegi z velikim zanimanjem seznanjali, kako smo se zadeve lotili. No, na koncu so nam tudi mediji priznali, da je bila po sredi prevara, saj je državni zbor razpisal podvojeni referendum, ko se je sočasno glasovalo o poplačilu lastne udeležbe pri javni telefoniji. Dejavnost smo kot člani ETF sodelovali in še vedno sodelujemo pri spreminjanju predlogov besedil direktiv, dosegli smo evropsko ureditev minimalnih standardov za delo osebja na vlaku, enotne predpise glede strojevodskih vozniških dovoljenj, ureditve glede javnega transporta kot branže itd.

Seveda je res, da je sindikalizem delo na dolgi rok. Včasih nekatere zamisli potrebujejo čas, da se uveljavijo. Tako doma kot v tujini. Naš sindikat je bil pobudnik ponovnega poizkusa vključitve ALE – Evropskega združenja sindikatov strojevodij – v delo ETF. Bil sem še aktiven železničar, ko smo s tem začeli, pa še danes ni končano. Politični interesi žal niso vedno v prid celoti, zato bo preteklo še nekaj časa, preden bomo lahko oznanili napredek tudi v tej zadevi.

Včasih je pač treba pogledati nazaj, da bi vedeli, kako naprej. V Sindikatu strojevodij Slovenije smo to vedno vedeli in znali.

NAGOVOR PREDSEDNIKA REPUBLIKE BORUTA PAHORJA



*Spoštovani članice in člani
Sindikata strojevodij Slovenije*

*prijetno ste me presenetili s prošnjo, da ob imenitni
obletnici ustanovitve Sindikata strojevodij Slovenije,
napišem nekaj priložnostnih besed.*

To storim zelo rad iz dveh razlogov.

*Prvič zato, ker so strojevodje pred 30. leti pomembno
prispevali k razcvetu slovenske politične pomladi. Stavki
v Litostroju in na Slovenskih železnica sta tedaj dali
vedeti, da v protestih ljudi zoper obstoječe stanje ne gre
samo za ozke socialne zahteve, temveč širše družbene
spremembe.*

*Drugič pa zato, ker se vedno rad spomnim sodelovanja
tega in ostalih sindikatov na Slovenskih železnica pri
mojem osebnem ukvarjanju s sanacijo tega velikega,
za državo nenadomestljivega podjetja. V sindikalnih
sogovornikih sem našel zelo profesionalne, izobražene
in premočrtne sogovornike, ki so pri iskanju rešitev za
preprečitev stečaja in sanacijo železnic pogosto prekašali
vodstvo podjetja. Vsi skupaj smo potem našli tir iz slepe
ulice.*

*Izkoriščam to priložnost, da se po tej poti iskreno
zahvalim za vse dosedanje sodelovanje, predvsem pa za
sijajno tradicijo sindikata, ki sme in mora nositi slavno
ime dejavnika slovenske politične pomladi in stebra
socialnega dialoga na Slovenskih železnica in širše.*

*Sprejmite, prosim, moje iskrene čestitke z najboljšimi
željami za vašo enako imenitno prihodnost.*

*Iskreno vaš,
Borut Pahor*

Prva stavka strojevodij leta 1988



Konec osemdesetih let prejšnjega stoletja se je gospodarska situacija v prejšnji državi zaradi spremenjenih geopolitičnih in gospodarskih razmerij zelo hitro poslabševala. Visoka inflacija, padec standarda prebivalstva, varčevalni stabilizacijski ukrepi predsedstva nekdanje države, ki so bili bolj kot ne sami sebi namen, so pripeljali do točke, ko je bilo delavstvo dobesedno degradirano v nepomembno maso. Sindikati v prejšnjem sistemu niso bili dorasli reševanju položaja delavskega razreda, ker že v osnovi niso bili namenjeni temu. Vloga sindikatov je bila v prejšnjih časih preprosto marginalizirana v – vsaj kar se vloge odločanja tiče – nepomemben del sistema. Obstajali so samo zaradi lastnega obstoja in lažnega dajanja vtisa soodločanja ljudi.

Vse to je pripeljalo do spreminjanja zavesti ljudi in do razmišljanja, ki je bilo drugačno od večnega »ohranjanja dosežkov revolucije«. Nekaj je preprosto bilo treba narediti. Nezadovoljstvo je raslo in del tega dogajanja so bili tudi strojevodje takratnega Železniškega gospodarstva. Ker se je standard v državi pospešeno slabšal,

tudi vlaganj v infrastrukturo ni bilo, ustavljene so bile vse investicije, povprečna plača na železnici je začela strmo padati in ni več sledila podivjani inflaciji, kot vrhunec vsega pa so se začele pojavljati represije nad zaposlenimi, saj vodstvo ni več obvladovalo sistema. Za dokazovanje »premoči« nad zaposlenimi je takratni režimski delodajalec uporabljal vse, od zdravniških pregledov do periodičnega preverjanja znanja, kjer so iz sistema preventivno poskušali odstraniti »neprilagojene«. Tako so hoteli utišati čedalje močnejši glas strojevodij.

Strojevodje so se zaradi šikaniranja s strani režimskega vodstva takratnega podjetja samoorganizirali, izvolili sindikalni odbor po volji članstva in vodstvu napovedali stavko. Bistvene

VSESLOVENSKI ŠTRAJK STROJE- VODIJ JE UDARIL KOT STRELA Z JASNEGA!?

Štrajk je in ni bil presenečenje.

Ni bil presenečenje, ker so strojevodje že nekaj mesecev pred štrajkom opozarjali na svoje probleme, zvrstila se je vrsta sestankov, kjer so njihove zahteve obravnavali oz. bolje rečeno jih niso obravnavali, ker so jih brez temeljitejšega razmisleka pavšalno zavračali, etiketirali itd. Na zadnjih sestankih pa je bila jasno izražena tudi grožnja s štrajkom — tu pa se začenja presenečenje (za oblast seveda) — čeprav je celotna zgodovina »nove« Jugoslavije tudi zgodovina večpomenskega zatiranja

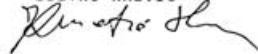
ZAHTEVE STROJNEGA OSEBJA

Splošne zahteve

1. Želimo opozoriti širšo družbeno skupnost na katastrofalni družbeni ekonomski in materialni položaj železnice
2. Zahteva po sistemskih ukrepih, ki bodo status železnice kot hrbtenice kopenskega prometa uredili trajno in dolgoročno kar je najbolj optimalno tudi iz gospodarskega vidika
3. Poziv predsedniku ZIS-a tov. Branku Mikuliću, da odstopi, ker je s svojim diletantskim in neodgovornim vodenjem vlade v veliki meri prispeval k sedanjemu položaju železnice kakor tudi vse države
4. Na tem mestu opozarjamo, da smo za reformo gospodarstva, vendar ne tudi za nosilce teh reform v katere nimamo več nobenega zaupanja
5. Poziv ljudem dobre volje, da podprejo naš apel državnim in partijskim organom, da v kolikor resno govorijo o reformi gospodarskega sistema, da kot prvi korak formirajo vlado z ljudmi, ki uživajo zaupanje ljudstva

Predsednik stavkovnega odbora

Slavko KMETIČ



Med strojevodji v Divači.

»Vsiljen štrajk«

»Nikogar od svojih ne bi danes pustil na vlak.« »Stavke nismo hoteli.« »Vsilili so nam jo...« Navržene misli stavkajočih strojevodij v Divači odpirajo vrsto vprašanj. Med njimi morda poglavitno: kam pelje ta naš vlak?

ZAHTEV STROJNEGA OSEBJA

Interne zahteve

- 1 Sprejeti korekcijo OD strojnega osebja
 Osnovni indeks strojevodij za progo - 240
 Osnovni indeks strojevodij za premik - 220
 Osnovni indeks pomočnika strojevodij - 180
Strojni mojstri - dodatki za varnost in urejenost prometa
 Dodatni indeksi na rang vlakih :
 Tovorni vlak - 20
 Potniški vlak - 25
 Brzi vlak - 35
 Poslovni vlak - 45

 Dodatni indeksi na leta službe :
 0-5 let delovne dobe - 20
 5-10 " 25
 10-15 " 30
 15-20 " 35
 20-25 " 40
 25-30 " 45

 Oba sistema se med seboj dopolnjujeta.

 Primer:
 Če strojevodja, ki ima 5 let delovne dobe vozi poslovni vlak, se mu na osnovni indeks doda še indeks na poslovni vlak.
 Če strojevodja z 30 let delovne dobe vozi tovorni vlak, se mu na osnovni indeks doda še indeks na leta službe.
- 2 Minuto delo naj se izračunava od osnovnega indeksa, ki se mu še doda dodatek indeksnih točk na rang vlaka ali na leta službe
- 3 Da se režijske in čakalne ure strojnega osebja plačujejo kot efektivno delo do 182 ur
- 4 Da se strojnemu osebju zagotovi mesečni fond ur (plača)
- 5 Da OD mesečno spremlja stopnjo rasti življenjskih stroškov
- 6 Da DS ŽG Ljubljana ugotovi odgovornost avtorjev informacijskih biltenov zaradi širjenja neresničnih informacij in ustvarjanja konfliktov med železniškimi delavci, kar vpliva tudi na varnost in urejenost železniškega prometa
- 7 Da vsi upokojeni uslužbenci prenehajo s honorarnim delom v ŽG Ljubljana s 1.1.1989
- 8 Da se pristopi k uresničevanju koncepta za zmanjšanje administracije do meje, ki še zagotavlja nemoteno poslovanje v ŽG Ljubljana
- 9 Da je vrednost točke enaka v celotnem ŽG Ljubljana
- 10 Da se OD izplačujejo istočasno v celotnem ŽG Ljubljana
- 11 Da se zagotovi popolna varnost delavcev, ki sodelujejo v stavkovnem odboru in tudi drugih sindikalnih aktivistov kakor tudi drugih stavkajočih delavcev
- 12 Da se najkasneje do 26.12.1988 do 12.00 ure objavi v informacijskih biltenih ŽG Ljubljana informacija o aktivnostih IO OOS VV Ljubljana

Drugo dejanje štrajka strojevodij

»Odstop« tovariša predsednika

zahteve so bile izboljšanje življenjskega standarda, sistemska ureditev plač strojnega osebja in ustanovitev enotnega sindikata strojnega osebja Slovenije in Istre (v času nekdanje skupne države). Vodstvo podjetja se je seveda odzvalo v slogu nekdanjega sistema oziroma režima. Z represijo, grožnjami, javnim blatenjem in omalovaževanjem, z medijsko propagando, ki je strojevodje prikazovala kot sebične rušitelje revolucionarnega, edinega »pravičnega« socialističnega sistema, skratka, odzvali so na edini način, ki so ga poznali. Ti delaj, mi bomo pa mislili namesto tebe. Odziv režima je bil pričakovan, saj na nekaj takega, kot je bila resna grožnja s stavko, preprosto niso bili pripravljeni. V njihovem načinu razmišljanja nekaj takega sploh ni bilo

”Spodbudno je, da strojevodje vztrajajo pri svojem lastnem sindikatu, ki naj bi si kot vodilo nadel štiri za vse nas velike besede: demokracija, človekove pravice, socialna varnost, solidarnost! Metaforično rečeno — če jim medtem zatesnijo še vrata na lokomotivah, gre verjeti, da je bila ta stavka in vse, kar se je pletlo okoli nje, le epizoda, nekakšna zmrzal v zimski odjugi, ki vendar obeta pomlad.“

mogoče. Pa se je zgodilo, in režim preprosto ni vedel, kaj bi. Teror je bil edino, česar so bili zmožni in kar so poznali. A strojevodij to ni prestrašilo, še manj zlomilo.

Na razširjenem sestanku izvršilnega odbora, ki so ga preimenovali v stavkovni odbor, so za predsednika in predstavnika za javnost soglasno izvolili Slavka Kmetiča, ki je bil nato vodja strojevodske pogajalske strani proti režimskemu delodajalcu. Stavka se je začela 27. decembra ob 6.30. Stavkovni odbor je sprejel pet splošnih in dvaindvajset internih stavkovnih zahtev. Strojvodje so se pokazali kot zelo homogena, enotna skupina ljudi, ki v svojih pravičnih zahtevah ni popustila niti za ped, čeprav so se s strani režimskega vodstva dogajala različna šikaniranja, pritiski in grožnje stavkajočim. Kot je bilo že prej omenjeno, je režim uporabil edino taktiko, ki jo je v svoji panični reakciji na dogajanje poznal. Represijo nad strojevodji! A to ni več delovalo. Ne glede na to, kaj so storili, ne glede na to, kako so stavkajoče blatili pred drugimi zaposlenimi in ne glede na to, da so žal tudi iz dela drugih zaposlenih prihajale obtožbe in zgražanje nad pokončnim bojem strojevodij za svoje elementarne pravice, se jim preprosto ni izšlo. Nasproti so imeli odločne in organizirane ljudi. Ljudi, ki so vedeli, kaj želijo. Ljudi, ki so se zavedali, da je prišel čas za spremembe. Spremembe na bolje. In tega nobena represija režimskega sistema ni mogla ustaviti. Dogajanje je bilo sproženo. Stavkajoče zahteve so bile dosežene in uresničene. Stavka strojevodij leta 1988 še danes pomeni eno največjih zmag organiziranega delavstva v nekdani Jugoslaviji. In na to smo zelo ponosni!

14. Da imamo svoje predstavnike v ROS prometa in zvez

15. Ustanoviti neodvisno komisijo, ki bo ugotovila odgovornost s strani ŽG Ljubljana za železniško nesrečo v postaji Divača
16. Nova proga ter ostala sredstva informiranja v ŽG Ljubljana odpreti tudi za informacije strojnega osebja
17. Zahtevamo odstop tov. Kolariča z delovnega mesta šefa vlečne službe v TOZD-u VV Ljubljana
18. Korekcija OD strojnega osebja podana v 1. točki mora biti sprejeta ter OD izplačan že za mesec december
19. Zahteva se namestitev klima naprav na vlečnih vozilih predvsem na seriji 362, ter 342 in to najkasneje do junija 1989
20. V primeru šikaniranja ter ostalih pritiskov na sindikalne aktiviste takoj nastopi štrajk brez napovedi

O p o m b a :

Zahteve glede korekcije OD strojnega osebja smatramo kot začasne, saj dokončno ureditev pričakujemo komisije za presojo nagrajevalnega sistema.

Predsednik stavkovnega odbora

Ljubljana, 23.12.1988

Slavko KMETIČ

Slavko Kmetič

1) Odgovornost DS-ŽG-Ljubljana za nastali požar v ŽG-Ljubljana in odstop njegovega predsednika

2) Umakitev spornega člena 11. v pravilniku o službenih oblačih na VŽ.

Opomba: Obkrožene zahteve so pogoj za prekinitev stavke, o ostalih pa se lahko pogajamo.

Železničarski briljantni valček ali marš

Prednovoletna stavka slovenskih železničarjev, ki še zdaleč ni bila samo »stavka zaradi stavke« ali »samo« stavka za višje plače, je razkrila predvsem cinično, nedemokratično, pravzaprav vojaško držo slovenske politične obla-

sti, ki se navkljub svojim neprestanim verbalnim »prizadevanjem za demokratizacijo in modernizacijo slovenske družbe« ni odrekla vojaškim metodam reševanja družbenih konfliktov.

7 DNI V SINDIKATIH

Ljubljana, 20. januarja 1989 Delavska enotnost 5

Z Jožetom Šketo, predsednikom ljubljanskih sindikatov, o stavki strojevodij

**JALOVA SAMOUPRAVNA
IN UČINKOVITA POGAJALSKA POT**



Ustanovitev Sindikata strojevodij Slovenije

Sindikat strojnega osebja Slovenije in Istre je bil ustanovljen 31. januarja 1989. Na ustanovnem zboru, ki je bil v prostorih nekdanje »kurilnice« na Vilharjevi cesti, je bilo navzočih 49 predstavnikov strojnega osebja iz vseh delov Slovenije. Za prve predstavnike sindikata so bili izvoljeni Slavko Kmetič, kot prvi predsednik, Boro Kovačević, kot podpredsednik, in Silvo Berdajs kot tajnik. Obravnavali so se splošni in interni programi delovanja, postavile so se primarne in sekundarne naloge sindikata, ki so zajemale varovanje gmotnega, ekonomskega, socialnega in pravnega položaja članov, obravnavala se je tudi aktualna pereča situacija odnosa vodstva podjetja do zaposlenih (periodično preverjanje znanja kot ena od možnosti za šikaniranje). Vsi taki postopki so bili ostro obsojeni. Ustanovitev Sindikata strojevodij Slovenije in Istre je dala pobudo in pogum tudi drugim zaposlenim v podjetju, saj so začeli ustanavljati svoje sindikate, pri čemer jim je naš sindikat nesebično pomagal s svojimi izkušnjami in dajal vso potrebno podporo, tako tehnično kot moralno.

Seveda se naš sindikat v tistem času ni omejil samo na delovanje znotraj sistema železnic, temveč je dejavno posegel tudi v takrat zelo razburkano družbenopolitično dogajanje v nekdanji državi. Naš cilj je bil

že od samega začetka zavzemanje za uveljavitev demokracije in demokratičnih procesov v celotni Sloveniji, ne samo v našem delovnem okolju. Tako smo sodelovali v Odboru za varstvo človekovih pravic v času znanega procesa proti četverici, ko je nekdanji režim, potem ko je za svoje namene zlorabil nekdanjo jugoslovansko vojsko, še zadnjič neuspešno želel pokazati moč. V nadaljevanju smo odločno zavrnilo vožnjo »mitingaških« vlakov, s katerimi je nekdanji režim takrat praktično že razpadle države želel »uvoziti svojo edino pravo verzijo demokracije«. Odločno in brezkompromisno smo podprli tudi demokratično izvoljeno slovensko vlado in v času, ko se je izvajala vojaška agresija na našo novoustanovljeno samostojno Republiko Slovenijo, z vsemi razpoložljivimi sredstvi ovirali premike vojaških enot agresorske vojske in pri tem nemalokrat tvegali svoje življenje.

SINDIKAT STROJNEGA OSEBJA SLOVENIJE IN ISTRE

PROGRAM DELOVANJA

SPLOŠNI PROGRAM

1. člen

Sindikat strojnega osebja, se bo zavzemal za demokracijo v družbi v naslednji smeri:

- razvijanje demokratičnih odnosov v družbi in v ZG - Ljubljana
- neposredne volitve
- svoboda tiska in govora
- odgovornost do dela

2. člen

Sindikat strojnega osebja se bo zavzemal za pravno državo v naslednji smeri:

- ustavnost in zakonitost
- javnost dela

3. člen

Sindikat strojnega osebja se bo zavzemal za človekove oziroma delavske pravice in to v smeri:

- pravica do dela in iz dela
- svoboda dela
- samospoštovanje delavca
- izkoriščanje znanja in uporaba sposobnosti za delo

4. člen

Sindikat strojnega osebja se bo zavzemal za vse vrste solidarnosti med delavci, tako znotraj ZG - Ljubljana, kakor v širši družbi.

5. člen

Sindikat strojnega osebja se bo zavzemal za spoštovanje pravic in odgovornosti iz statuta ZS in drugih sindikalnih listin.

V Ljubljani, dne 02. 1989



Po razpadu nekdanje države se je naš sindikat leta 1991 preimenoval v Sindikat strojevodij Slovenije. Naše delovanje je bilo vedno usmerjeno v demokratične vrednote, v zaščito delavcev in malih ljudi. Zato smo nemalokrat prišli v konfliktna situacija tako z vodstvi Slovenskih železnic, kot s takratnimi vladami Republike Slovenije. Vendar pa ... Ali ni prav v tem pomen sindikata? Dati nasprotni strani vedeti, da smo tukaj. Da ne bomo nikoli mirno gledali, kako nekdo morda poskuša izkoriščati zaposlene, jih držati »v strahu«, se okoriščati na njihov račun. Da ne bomo mirno popustili pred poizkusi zniževanja že priborjenih pravic. Da ne bomo nikoli pozabili, da zaposleni polagajo svoje upe v našo odločnost in sposobnost pogajanja z nasprotno stranjo. Situacije vedno rešujemo uglasno, mirno, z dialogom in s polnim spoštovanjem nasprotne strani. To je bistvo in smisel demokratičnih procesov. Če pa je potrebno, pa tudi brez najmanjše vesti »preklopimo v višjo prestavo« in uporabimo vse oblike sindikalnega boja in vse legitimne postopke, ki jih imamo na voljo, ter damo jasno vedeti – Tu smo bili, tu smo in tu bomo. V službi ljudi. Ker smo Sindikat strojevodij Slovenije!

Vsakoletna srečanja članov stavkovnega odbora iz leta 1988



Rimske Toplice, 2018

V Sindikatu strojevodij Slovenije vsako leto v spomin na prvo stavko organiziramo srečanje članov stavkovnega odbora iz leta 1988 s člani vsakokratnega aktualnega vodstva sindikata in člani organov sindikata. Letna srečanja so namenjena ohranjanju spomina na dogodek, ki je v tistem času pomenil nekaj izjemnega, saj je šlo za upor proti nepravilnemu sistemu, ki je delavce dobesedno poniževal. Za tisti čas je to veljalo za izjemno pogumno dejanje. Dejanje, ki pa ga je sistem seveda demoniziral v skrajnost, saj delavci na kaj takega ne bi smeli niti pomisliti, kaj šele uresničiti. Pa se je zgodilo in zgodovina to pomni. V čast in spomin na takratne dogodke in v čast vsem stavkajočim, ki so se takrat izpostavili sistemu, stopili skupaj za pravično stvar in pri tem dejansko tvegali ogromno, saj nihče ni mogel vedeti, kako se bodo stvari odvijale, vsako leto pripravimo srečanje s takratnimi predstavniki stavkajočih. Srečanja niso namenjena povečevanju zgodovine, temveč primerjavam med tedanjim in današnjim časom. Sedanji aktivni akterji Sindikata strojevodij Slovenije se od predstavnikov »časa pred časom« lahko veliko naučimo, obenem pa svoje sedanje izkušnje delimo z njimi. Iz simbioze dveh različnih trenutkov lahko vsi pridemo do spoznanja, da je Sindikat strojevodij Slovenije v rokah dobre in sposobne ekipe, ki ve, zakaj je tu.

Člani stavkovnega odbora iz leta 1988

LJUBLJANA

Amon Milan
Bedek Jože
Berdajs Silvo
Bokal Franc
Čolič Petar
Katič Mile
Kmetič Slavko
Klemen Ludvik
Kokošar Franci
Križaj Jože
Lavrič Jože
Letnar Alojz
Lipicer Janez
Lipič Rade
Ošlaj Jože
Perkovič Franjo
Peterka Majda
Pinosa Janko
Potočar Jože
Rebič Milan
Tomič Jadranko
Turk Jože
Žnider Drago

MARIBOR

Dugonik Iztok
Filipič Otmar
Grgolet Stanko
Lešnik Srečko
Purišič Radenko
Rusič Miloš
Štor Branko
Torej Drago

DIVAČA

Barič Andrej
Kernel Jože
Kokanovič Jeremija
Kovač Antun
Kovačevič Boro
Lederer Boris
Matjažič Rajko
Ostaneč Franc
Subič Dobrivoj
Štremfel Davorin
Udovič Anton

NOVA GORICA

Birsa Sergij
Obid Darko

CELJE

Dimec Marjan
Kolar Alois
Kosi Branko
Krajnc Anton
Slatenšek Anton

NOVO MESTO

Fabjan Vinko
Jarc Branko
Kramar Zvone
Potočnik Anton
Ucman Zvone
Vidmar Rudi
Zupančič Franc

JESENICE

Hribovšek Vladimir
Kovač Roman
Nemeček Dušan
Tušek Rajko
Wolf Dušan

ZIDANI MOST

Jermančič Jože
Savinc Anton
Udovč Alojz
Zakšek Marjan

RIJEKA

Anič Jozo
Srok Milivoj

Pregled dela in uspehov Sindikata strojevodij Slovenije

Pregled dela in najpomembnejših dosežkov sindikata, ki smo jih dosegli sami ali v sodelovanju s partnerskimi sindikati, je osredotočen na obdobje zadnjih deset let. Pregled dosežkov v prvih dveh desetletjih je zajet v priložnostnih publikacijah ob 10. in 20. obletnici sindikata ter v knjigi »Stavka, ki je iztirila rdeči režim«, ki je izšla ob koncu 2016. Zainteresirani lahko pridobite te publikacije na sedežu sindikata.



- V času svetovne gospodarske krize, leta 2009, ki se je na Slovenskih železnicah manifestirala v drastičnem upadu tovornega prometa (-30 %), težavah z likvidnostjo, grožnjah z odpuščanjem zaposlenih in napovedanimi težavami z izplačili plač, nam je uspelo sprejeti ustrezen dogovor, na podlagi katerega so vsi zaposleni ohranili zaposlitev, ohranili pa smo tudi pravice iz kolektivne pogodbe in na njeni podlagi sprejetih dogovorov.
- Z napovedjo stavke, ob koncu 2009, smo prisilili lastnika – državo – in poslovodstvo, da se je potrebno s težavami poslovanja Slovenskih železnic resneje ukvarjati. Po tej stavki so obiski predsednika vlade in ministra za promet na SŽ prispevali k temu, da so se pričele razmere na Slovenskih železnicah postopno urejati.
- Po izteku najhujšega kriznega obdobja nam je že v drugi polovici leta 2010 uspelo vse protikrizne ukrepe – začasno znižanje plač, ki ga najslabše plačani niso občutili, čakanje na delo doma in skrajšani, 36-urni delovni čas – povrniti na predkrizno raven.

- V začetku leta 2011 nam je uspelo realizirati naša stalna prizadevanja in enega od ključnih ciljev našega delovanja – nov paket sprememb železniške zakonodaje –, da se sistem Slovenskih železnic ohrani v enoviti holdinški obliki organiziranosti in da se v enovito družbo SŽ-VIT združijo dejavnosti vleke, vzdrževanja vozil in tehničnovagonska dejavnost.
- V dogovoru iz leta 2011 smo uveljavili izplačilo posebne stimulacije za doseganje boljših poslovnih rezultatov. Na tej podlagi se posebna stimulacija izplačuje v štirih različnih višinah, pri čemer prejmejo izvršilni železniški delavci najvišjo stimulacijo.
- V sredini leta 2012 smo za omilitev posledic gospodarske krize, ki je v tem obdobju dosegla t.i. dvojno dno, predvsem pa za ohranitev delovnih mest podpisali dogovor, v katerem smo opredelili cilje in naloge za izboljšanje organiziranosti in poslovanja družbe, ob tem pa še dogovorili začasno znižanje plač, omejitev dopusta (najslabše plačani in tisti z najmanj dopusta tega ukrepa niso občutili), znižano plačilo posebne stimulacije (do konca 2012), čakanje na delo doma in ukrepe za spodbujanje pospešenega upokojevanja zaposlenih. Ob koncu leta 2013 so vsi restriktivni ukrepi prenehali veljati, v tem sanacijskem obdobju pa nihče od zaposlenih ni izgubil zaposlitve kot presežek v podjetju.
- V dogovoru iz leta 2014 smo zagotovili zvišanje izhodiščnih plač za 3 % (od 1. januarja 2015), dogovorili šestmesečno usklajevanje plač z inflacijo (do vključno 1 %-100 % eskalacija, nad 1 % inflacije – 85 % eskalacije), dogovorili pogoje za izplačilo odpravnine ob upokojitvi v višini 12 plač, dogovorili izplačilo poslovne uspešnosti (božičnice) v letu 2014, dogovorili višjo premijo dodatnega pokojninskega zavarovanja (38 eur), dogovorili različne višine plačil za čas suspenza pogodbe oz. čakanja na delo, dogovorili plan investicij v opremo delovnih mest in plan investicij v obnovo počitniških enot ter dogovorili dvodnevni program zdravstvene preventive v Središču Vitalis.
- Uspelo nam je urediti primerno plačilo strojevodjem dizel lokomotiv, ki so bili v času reševanja problematike žleda na primorski progi pripravljeni opravljati delo izven svojega območja dela.
- Kot edini izmed družb v pretežni državni lasti smo že v letu 2015 (realizacija pravilne razlage zakona o dodatnih interventnih ukrepih) zagotovili izplačilo regresa v skladu s kolektivno pogodbo, in ne v višini minimalne plače. S 1. julijem 2015 je prišlo tudi do dviga izhodiščnih plač zaradi usklajevanja z inflacijo v višini 0,6 %.
- V decembru 2015 smo dogovorili izplačilo božičnice na način, da so tisti z najnižjimi količniki delovnih mest prejeli najvišji znesek izplačila. Božičnica je bila sicer 10 % višja od tiste, ki je bila izplačana v letu 2014.
- Preprečili smo možnost, da bi strojevodje morali plačevati visoke regresne zahteveke zavarovalnicam v primeru škodnega dogodka. V enem od primerov je regresni zahtevek, ki je bremenil strojevodjo, celo presegel znesek sto tisoč evrov.
- V letu 2016 nam je uspelo sprejeti dogovor, na podlagi katerega je prišlo do povečanja dodatka za povečani obseg dela (nadure) s 40 % na 65 %. Dogovorili smo še posebni dodatek za vpoklic na dela prosti dan in plačilo za čas dela v vpoklicu. Prav tako smo dogovorili izplačilo posebnih dodatkov za zaposlene, ki opravljajo delo, ki je povezano z migranti.





- V letu 2016 smo uskladili plačilo dodatkov v primerih, ko strojevodja upravlja dve ali več spetih lokomotiv ali motornih garnitur, dodatek za spenjanje in razpenjanje lokomotiv, dodatek za opravljanje zavornega preizkusa C in D in dodatek za namestitve ambulantne ključavnice. Prav tako smo dogovorili plačilo nadomestila za strojevodje, ki ohranjajo licenco za vožnjo in dejansko vozijo po območju tujih železniških uprav (Avstrija, Hrvaška).
- Za šolsko leto 2015/2016 smo prvič dogovorili znesek in kriterije za podelitev štipendij za šolanje otroke zaposlenih. Od takrat se letno štipendira 600 otrok železničarjev.
- Vplivali smo na uspešno namestitvev tablic na vlečna vozila, ki so bistveno olajšala delo strojevodij.
- V sprejetem dogovoru iz januarja 2017 nam je uspelo dvigniti izhodiščno plačo za 3 %, dogovorili smo kriterije in višjo izplačilo božičnice (izplačilo v januarju 2017), dogovorili smo kriterije za izplačilo odpravnin ob poklicni ali starostni upokojitvi v višini 12 plač, dogovorili smo povečanje osnovnih plač in način izplačila prispevka za poklicno

zavarovanje izvršilnim železniškim delavcem, ki na željo delodajalca nadaljujejo z delom po izpolnitvi pogojev za upokojitve, dogovorili smo višje zneske za izplačilo stimulacije za doseganje boljših poslovnih rezultatov, dogovorili smo povečanje premije za dodatno pokojninsko zavarovanje na 48 evrov, spremenili smo navodilo za povračilo stroškov prevoza na delo, na podlagi katerega je zaposlenim omogočeno, da lahko namesto vožnje z vlakom izberejo možnost povrnitve dela stroškov vožnje z vlakom v denarni obliki.

- V letu 2017 smo se dogovorili za zvišanje števila zaposlenih na delovnem mestu strojevodja specialist.
- V dogovoru, ki nam ga je uspelo skleniti ob koncu leta 2017, nam je uspelo dvigniti izhodiščno plačo za 3 % (z januarjem 2018), dvigniti najvišji znesek izplačila božičnice na višino povprečne plače v RS (izplača se obratno sorazmerno glede na višino količnikov delovnih mest) in dvigniti zneske stimulacije za doseganje boljših poslovnih rezultatov. V juliju 2018 je zaradi povečanja življenjskih stroškov prišlo do uskladitve izhodiščnih plač, ki so se povečale za 1,7 %.
- V letu 2018 smo se uspeli dogovoriti, da delavcu, ki se zaradi posledic svojega dela v skupini SŽ invalidsko upokoji in višina invalidske pokojnine, vključno z zavarovalno rento, ne zagotavlja višine plače, kot če bi delal, do izpolnitve pogojev za starostno upokojitve, Slovenske železnice izplačujejo razliko med invalidsko pokojnino in zavarovalno rento in plačo, ki bi jo prejemal, če bi delal.
- S sprejemom pravilnika o dodelitvi denarnega zneska ali druge gmotne spodbude delavcu, smo v letu 2018 uspeli dogovoriti izplačilo posebnega zneska delavcem, ki so s svojim delom izjemno prispevali k poslovanju družbe in ki ob izpolnjevanju drugih pogojev dopolnijo 40 let delovne dobe v skupini SŽ. Omenjeno izplačilo so upravičenci prejeli v oktobru 2018 v višini povprečne plače na SŽ. Ob tem smo s posebnim pravilnikom poenotili dodatke za posebne zahteve delovnih mest.

- Pred koncem leta 2018 smo uspeli dogovoriti povečanje izhodiščnih plač za 3 %, (od januarja 2019), podaljšanje dogovora, ki opredeljuje kriterije in omogoča izplačilo odpravnin upokoјencem v višini 12 odpravnin do konca leta 2020 in dogovorili višino izplačila božičnice, ki se izplača v januarju 2019.
- Z našo pomočjo so uspela skupna prizadevanja SŽ, da država prizna in poravna zaostale obveznosti do Slovenskih železnic v višini 134 milijonov evrov.
- Z vplivanjem na pripravo Strategije upravljanja kapitalskih naložb RS smo dosegli, da Slovenske železnice, d. o. o., ostajajo v večinski državni lasti in da njene odvisne družbe ostanejo v večinski lasti SŽ.
- V okviru različnih aktivnosti (okrogla miza, tiskovne konference, udeležba na pristojnih odborih DZ ...), smo posredovali naša stališča, da se čim prej prične z gradnjo drugega tira Koper–Divača.
- S stalnim bdenjem nad izvajanjem kolektivne pogodbe in sprejetih dogovorov nam je v minulih letih uspelo vzdrževati visoko stopnjo spoštovanja njenih določb.
- S pravočasnim vplivanjem na pripravo razporedov delovnega časa nam je uspelo delo strojnega osebja, ki poteka v neenakomernem razporedu delovnega časa, čim bolj prilagoditi normalnim delovnim razporeditvam.



- Z angažiranim pristopom (strokovna pomoč, aktiviranje odvetniških pisarn) nam je uspelo članstvu zagotoviti varovanje njihovih pravic v primeru disciplinskih postopkov oziroma v primerih, ki so jih obravnavala pristojna sodišča. V minulem obdobju smo uspešno pomagali v nekaterih težkih primerih, ki so se obravnavali pred sodišči (primeri: Jesenice, Prestranek, Vižmarje ...).
- S preudarnim in aktivnim delovanjem vplivamo na učinkovitost delovanja sveta delavcev kapitalsko povezanih družb in svetov delavcev v odvisnih družbah. Prav tako se čuti naš vpliv v nadzornem svetu SŽ, kjer imamo vsa leta vključenega našega predstavnika.
- Z aktivnim delom v svetu delavcev kapitalsko povezanih družb in svetov delavcev odvisnih družb, prispevamo k temu, da je zaposlenim omogočena izraba aktivnega oddiha (v središču Vitalis in termah), cenovno ugodna uporaba prenovljenih počitniških enot v lasti podjetja in možnost dodelitve službenih stanovanj.
- Na pobudo naših predstavnikov v svetu delavcev kapitalsko povezanih družb je temu organu uspelo dogovoriti kompletno prenovo počitniških enot SŽ (večina je že obnovljenih, manjši delež se še prenavlja), izboljšati upravljanje s počitniškimi enotami, omogočiti t. i. zimski najem enot, znižati ceno letovanja ter zagotoviti čiščenje in posteljnino v času letovanja.
- Pri uporabi pravic, ki gredo zaposlenim iz naslova pokojninskega in invalidskega zavarovanja ter iz naslova poklicnega pokojninskega zavarovanja, smo z organiziranim ali individualnim svetovanjem pomagali številnim kolegom.
- Uspeli smo se dogovoriti in realizirali takšen način opravljanja periodičnih izpitov strojnega osebja, ki zagotavlja opravljanje izpitov brez vsakršnega šikaniranja.
- Dogovorili smo možnost, kriterije in višino osnovne plače za napredovanje strojevodij na delovno mesto strojevodja specialist.



- Zainteresiranim strojevodjem za premik smo omogočili dokvalifikacijo na delovno mesto strojevodja.
- Preko predstavnikov v prometni in tehnični komisiji sindikata spremljamo in vplivamo na vse spremembe predpisov s področja železniškega prometa, delovnopravne zakonodaje, varstva in zdravja pri delu, ki jih sprejema država, in spremembe predpisov v družbi.
- Uspelo nam je dvigniti kakovost osebnih varstvenih sredstev ob permanentni skrbi, da se omenjena sredstva pravočasno dobavijo (čevlji, vetrovke, bunde, službene jakne in torbe).
- S stalnim vplivanjem na izboljšanje razmer za delo v strojevodskih kabinah nam uspeva zagotavljati relativno ugodne mikroklimatske razmere za opravljanje dela (hrup, tesnenje, ogrevanje, sedeži ...). Poseben izziv nam predstavlja navedeno zagotavljati na starejših vozilih, ki štejejo že preko 40 let.
- Dosegli smo primerno ureditev prostorov, ki služijo kot mesto nastopa dela strojnega osebja in prostorov nadzornikov lokomotiv (Sežana, Zidani Most, Jesenice, Ljubljana Šiška ...).
- Uspeli smo s kandidacijo, da predsednik SSSLO postane član izvršilnega odbora Evropske transportne federacije sindikatov (ETF). V obdobju minulih desetih let smo bili tudi med ustanovitelji in občasno



vodili Forum železniških sindikatov jugovzhodne Evrope.

- Z najrazličnejšimi akcijami na domači in mednarodni ravni (tiskovne konference, obiski ministrstva za promet in evropskih poslancev, demonstracije, letaki) smo uspešno sooblikovali pritisk na odločevalce, da se prepreči sprejem škodljivih določb v 4. železniškem paketu evropskih direktiv (npr. liberalizacija potniškega prometa v Sloveniji).
- S predstavniki strojevodij Avstrije, Madžarske, Češke in Poljske smo podpisali dogovor o preprečevanju socialnega dumpinga.
- Za učinkovito realizacijo naših ciljev smo se v minulih letih večkrat udeležili najrazličnejših demonstracij, tako v tujini (Bruselj) kot v naši državi, in organizirali akcije zbiranja podpisov peticij oziroma zbiranje podpisov za sklic referendumov (minimalna plača). Na ulici smo demonstrirali zoper škodljive spremembe paketa železniških direktiv (mednarodni dnevi akcije železniških sindikatov), zoper škodljive predloge sprememb pokojninske in delovno pravne zakonodaje ter zakona o minimalni plači. V zvezi s problemi poklicnega pokojninskega zavarovanja smo v okviru naše sindikalne centrale organizirali demonstracije v letu 2010 (1000 udeležencev iz 32. sindikatov, ki so demonstrirali pred ministrstvom za delo) in soorganizirali demonstracije v letu 2017.
- Skrbimo za stalno komunikacijo s članstvom. Vsako leto se vodstvo sindikata redno udeležuje splošnih članskih sestankov (občnih zborov) v vseh

osmih območnih odborih. Za izboljšanje komunikacije smo prenovili spletno stran in naš časopis Budnik.

- V okviru solidarnostnih akcij ali druge pomoči smo pomagali našim kolegom, ki so bili potrebni pomoči (npr. pomoč pri nakupu dvigala za našega člana, ki je padel z višine in pri tem utrpel hude poškodbe).
- Za potrebe letovanja članstva v termalnih središčih smo v minulih letih kupili nove oziroma zamenjali dotrajane počitniške enote (skupaj imamo devet enot). Vseskozi skrbimo za sklenitev ugodnih pogodb s termami in s tem možnost cenovno ugodnega letovanja v kakovostnih počitniških enotah v Olimju (6), Termah Čatež (1), Moravcih (1) in Zrečah (1).
- Sindikat skrbi za razvejano mrežo najrazličnejših družabnih in rekreativnih dogodkov, ki jih organiziramo tako na ravni območnih odborov oziroma glavnega odbora sindikata (vseslovensko srečanje članstva, nogometni turnir, rekreacija, pikniki, izleti, plesi ...). Posebej kaže poudariti naša vseslovenska srečanja članstva, ki se jih v povprečju udeležuje okrog tisoč članov in njihovih družinskih članov. V tem obdobju smo jih organizirali na različnih lokacijah 2009 (Izola), 2010 (Ljubljana), 2011 (Otočec), 2012 (Podčetrtek), 2013 (Rimske Toplice), 2014 (Most na Soči), 2015 (Bohinjska Bistrica), 2016 (Ptuj), 2017 (Izola) in 2018 (Šenčur). Ob vsem tem pa je treba spomniti še na vrhunsko organizacijo slavnostne akademije ob naši 20. obletnici sindikata, ki smo jo v 31. januarja 2009 organizirali v Grand hotelu Bernardin (1300 udeležencev).



Vpliv Sindikata strojevodij Slovenije je opazen pri kreiranju sindikalne politike na nivoju države

Sindikat strojevodij Slovenije je ustanovitelj Slovenske zveze sindikatov – Alternativa in vseh dvajset let obstoja naše sindikalne centralne tudi gonilna sila njenega delovanja. SZS Alternativa je reprezentativna sindikalna centrala – od leta 2007 članica Ekonomsko socialnega sveta RS – ki združuje sindikate Slovenskih železnic, Luke Koper, Pošte Slovenije, Premogovnika Velenje, LPP in Zvezo sindikatov azbestnih bolnikov Slovenije. V okviru Zavezništva sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije pa poleg omenjenih tesno sodelujemo še s Sindikatom delavcev energetike Slovenije. Že od ustanovitve je vodena s strani kadrov, ki so sicer vpeti v delo Sindikata strojevodij Slovenije. Njen prvi predsednik je bil Slavko Kmetič, med letoma 2005 in 2010 jo je vodil Silvo Berdajs (sekretar SSSLO), od leta 2010 je predsednik Zdenko Lorber (podpredsednik SSSLO). Sekretar SZS Alternativa je Leon Didič, ki je hkrati tudi glavni tajnik SSSLO.

V tem obdobju je bila naša sindikalna centrala vključena v niz aktivnosti, ki so vplivale na sindikalno politiko na ravni države. Aktivno smo sodelovali pri pripravi socialnih sporazumov (nazadnje 2015/2016) in oblikovanju delovnopravne zakonodaje. Velik pečat smo pustili v pogajanjih za spremembo pokojninske zakonodaje v letu 2012 (v prehodnih določbah smo v posebnem členu med drugim zagotovili, da so se lahko pod ugodnimi pogoji starega zakona upokojili številni železničarji). Še pred tem smo v letu 2011 sodelovali pri zbiranju 40 tisoč podpisov za pripravo referenduma (5. junij 2011), ki je preprečil uveljavitev škodljivih pogojev upokojevanja. Ključno vlogo smo odigrali v prvi obsežnejši noveli pokojninskega zakona, ki je v letu 2015 popolnoma prenovila področje poklicnega pokojninskega zavarovanja. Na tem področju vseskozi koordiniramo delo sindikalnih central in smo ključni sogovornik v pogajanjih z vlado in delodajalci. Po naši zaslugi je bilo področje poklicnega pokojninskega zavarovanja vidno izboljšano (ustanovitev odbora, ki nadzira upravljavca, izboljšanje pogojev poklicnega upokojevanja, prenos sredstev, višina poklicne pokojnine, stalno nižanje stroškov upravljavca, določitev primerne višine prispevkov, solidarnosti sklad, pravice poklicnih upokojenecov ...). V tem obdobju smo med drugim vodili odbor sklada ODPZ na KAD, SZS Alternativa je nastopila kot glavni organizator sindikalnih demonstracij pred ministrstvom za delo (31. avgust 2010 – 32 sindikatov in več kot tisoč demonstrantov), sodelovali smo v pripravah na demonstracije proti nižanju prispevne stopnje (18. januar 2017), vodili smo mednarodni projekt na temo poklicnega zavarovanja, ki je botroval pripravi analize tega sistema, podal mednarodno primerljivost in podal izhodišča za prenovo oziroma izboljšanje tega sistema. Danes smo aktivni pri pripravi meril in kriterijev poklicnega zavarovanja, pri pripravi sprememb pokojninskega načrta in permanentnem izboljšanju področne zakonodaje.



20 let
Slovenske zveze
sindikatov
Alternativa



5 let
Zavezništva sindikatov
energetske, železniške,
pristaniške in cestne
dejavnosti Slovenije»

Uspešno smo sodelovali pri pripravi Strategije upravljanja kapitalskih naložb države in zakonu o SDH. V ta namen smo organizirali okrogle mize (13. april 2015 in 8. maj 2018) in bistveno vplivali na zakon ter odločevalce, da se ohrani sistem SŽ v pretežni državni lasti in da ostanejo njene odvisne družbe v lasti SŽ. V usklajevanjih zakona o SDH smo preprečili poskuse, da se sklad ODPZ izloči iz KAD. V okviru SDH smo aktivni pri delu Ekonomsko socialno strokovnega odbora SDH. Aktivno sodelujemo pri spremljanju poslovanja družb in pripravi priporočil družbam SDH, ki se nanašajo na izplačila božičnic, regresov, dvig mase sredstev za plače itd. Bili smo pobudniki odprave škodljive uporabe določb interventnega zakona iz 2012, ki je omejeval višino regresa v državnih družbah. Prav tako smo bili pobudniki sprememb škodljive ureditve, na podlagi katere so lahko uprave družb SDH samovoljno določale pogoje za imenovanje delavskih direktorjev. V letu 2018 smo na SDH odprli razpravo in zahtevali obsodbo SDH v zvezi z oviranjem stavke v državnem podjetju (Premogovnik Velenje). V času stavke žerjavistov v Luki Koper pa smo kot sindikalna centrala formalno napovedali solidarnostno stavko (17. avgust 2011).



S seje Ekonomsko socialnega sveta RS, od leve: Bojan Goljevšček (SZS Alternativa – namestnik člana ESS), Peter Pogačar (državni sekretar MDDSZ), Zdenko Lorber (predsednik SZS Alternativa in član ESS), Alen Pečarič (policijski sindikat), Branimir Štrukelj (predsednik KSJS)



Na temo razvoja prometa in logistike v državi ter gradnje železniške infrastrukture (drugi tir) smo organizirali okrogle mize, zagovarjali naša stališča pred pristojnimi odbori državnega zbora in na ministrstvu ter vplivali na pripravo Strategije razvoja prometa v letu 2015. Organizirali smo akcijski dan železničarjev (v letu 2011) in nasprotovali izločitvi infrastrukture iz sistema SŽ (ZUJF 2012).

V zvezi s spremembami zakona o minimalni plači smo v letu 2015 soorganizirali zbiranje podpisov in postavitev stojnic pred upravnimi enotami, kjer smo zahtevali

izločitev dodatkov za nočno, nedeljsko in praznično delo iz zakona. V decembru 2018 smo na temo dviga minimalne plače in izločitve vseh dodatkov sodelovali na demonstracijah in aktivno spremljali pot zakona do parlamentarnega odločanja. Aktivno smo sodelovali pri sprejemanju novele zakona o delovnih razmerjih, ki je bil sprejet v letu 2013. Ob tem pa v fazi sprejemanja zakona, kot tudi pozneje, skupaj z drugimi reprezentativnimi sindikalnimi centralami, odbili vse škodljive poskuse uveljavitve t. i. malega dela in koncepta enotne pogodbe o zaposlitvi (2012), zavrnili možnost uveljavitve odpravninskega sklada, ki bi odpravil odpravnine, zavrnili ukinitve dodatka za minulo delo in plačanega odmora med delovnim časom in zavrnili poskus, da bi lahko delavec prejel odpoved pogodbe o zaposlitvi zgolj na podlagi »porušenega zaupanja« (2016).

V sodelovanju s pristojnimi ministrstvi, delodajalskimi organizacijami in univerzami smo pripravili več projektov, ki so bili financirani iz javnih oziroma evropskih sredstev. V njih smo obravnavali tematike s področja dostojnega dela, socialnega dialoga, varstva in zdravja pri delu in pokojninske tematike. V enem izmed njih smo v letu 2016 izdali publikacijo »Zdrav železničar«, ki jo je prejelo osem tisoč naših članov. V njej smo pripravil kakovostne napotke za ohranitev zdravega življenjskega sloga in promocijo zdravja na delovnem mestu. Poleg teh aktivnosti velja še omeniti, da naš sekretar Leon Didič že vrsto let koordinira usklajevanje sindikalnih central v postopkih prodaje skupnega premoženja, ki smo ga na podlagi zakona pridobili od sindikalne zveze nekdanje države. Navedeno priča o tem, da nam, poleg projektnih partnerjev iz vrst ministrstev, delodajalcev in univerz, zaupajo tudi v sindikalnih centralah, s katerimi večinoma korektno sodelujemo.

Številnih aktivnosti sindikalnega dela naše sindikalne centrale in delovanja zaveznitva ni mogoče zajeti v kratkem prispevku. Pomembno je, da naše delovanje na državni ravni ni samo sebi namen, temveč da ohranja fokus realizacije ciljev in interesov sindikatov in sindikalnega članstva v Sindikatu strojevodij Slovenije. Upam, da bo zavezanost temu cilju botrovala uspehom tudi v prihodnjih letih.

Sindikati včlanjeni v Slovensko zvezo sindikatov Alternativa		Sindikati SZS Alternativa delujejo v podjetjih:
1	Sindikat strojevodij Slovenije	-
2	Sindikat žerjavistov pomorskih dejavnosti	-
3	Sindikat železniškega prometa Slovenije	Slovenske železnice, d. o. o.
4	Sindikat železniškega transporta Slovenije	Luka Koper, d. d.
5	Zveza sindikatov azbestnih bolnikov Slovenije	Dars, d. d.
6	Sindikat vzdrževalcev železniških voznih sredstev Slovenije	Pošta Slovenije, d. o. o.
7	Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije	Premogovnik Velenje, d. o. o.
8	Sindikat delavcev rudarstva in energetike Slovenije	LPP, d. o. o.
9	Sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije	-
10	Sindikat poštnih delavcev Slovenije	-
11	Sindikat voznikov ljubljanskega potniškega prometa	-
12	Sindikat železniških delavcev Slovenije	-

O SSSLO so povedali ...

SABINE TRIER

**Namestnica generalnega sekretarja ETF
odgovorna za železnico in urbani javni
transport**

*Vse najboljše,
Sindikat strojevodij Slovenije!*

Evropska zveza delavcev v prometu (European Transport Workers' Federation – ETF) čestita Sindikatu strojevodij Slovenije za njegov 30. rojstni dan.

ETF pozna vaš sindikat kot močan in borben sindikat, ki se je sposoben boriti in pogajati za dobre kolektivne pogodbe za slovenske strojevodje in druge železniške delavce. Vaš sindikat pa poznamo tudi kot sindikat, ki je sposoben vplivati na politične odločevalce. Sindikat strojevodij Slovenije se dobro zaveda, da so zakonodaja, delovna zakonodaja in zakonodaja, ki ureja delovanje sindikatov, pa tudi železniška zakonodaja, ki določa strukturo državnega železniškega prevoznika ali konkurenčne pogoje in odpiranje trga, osnova za prihodnje pogoje za železniške delavce v Sloveniji, zaradi česar je sindikat tudi izkazal politični vpliv.

Sindikat strojevodij Slovenije je dejaven in vpliven član ETF vse od ustanovitvenega kongresa ETF leta 1999. Veseli nas, da je vaš predsednik Zlatko Ratej član izvršnega odbora ETF.

Vaš sindikat je bil vedno dejavno vključen v evropske dejavnosti ETF Sekcije železniških delavcev. Podpiral je oblikovanje stališča sindikatov zveze ETF o pomembnih temah, kot so različni evropski železniški paketi ali zakonodaja EU o obveznih gospodarskih javnih službah v potniškem prometu na železnici in na cestah, ter, zelo pomembno, stališče glede zakonodaje EU o evropskih licencah za strojevodje. Ta prispevek se ni omejil le na politični vpliv na člane Evropskega parlamenta, temveč je pomenil tudi dejavno sodelovanje delegacij v evropskih demonstracijah, ki jih je ETF skozi leta organiziral v Strasbourgu in Bruslju ter z njimi vplival na železniško zakonodajo Evropske unije.

Tudi v evropskem socialnem dialogu s Skupnostjo evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (Community of European railway and infrastructure companies – CER) kot delodajalcem je bil vaš sindikat vedno dejaven. Sodelovali ste v plenarnih srečanjih glede socialnega dialoga na evropski ravni, vaš član Leon pa



je bil imenovan v organizacijski odbor ETF-CER projekta, ki je nadziral in vrednotil uvedbo in uporabo CER-ETF sporazuma o delovnih razmerah mobilnih železniških delavcev, ki svoje delo opravljajo čezmejno. To je bilo pomembno, ker je Sindikat strojevodij Slovenije sodeloval s svojo strokovnostjo in stališči v letih 2003 in 2004, ko so potekala pogajanja o tem sporazumu.

Ne smem pozabiti omeniti tudi delo ETF Svetovalne skupine strojevodij, kjer med drugim poteka usklajevanje zahtev glede ergonomije strojevodskih kabin, in dejavne uporabe ETF-ovega sindikalnega omrežja za razvoj sodelovanje s sindikati sosednjih držav, za izmenjavo informacij in izkušenj, s ciljem zagotovitve poštenih delovnih razmer in plačila za vse železniške delavce. Na koncu pa moram posebej omeniti še vaše dejavno vključevanje v evropske in mednarodne solidarnostne akcije, s katerimi ste izražali podporo sindikatom v težavah in stavkam v drugih državah.

V imenu ETF se zahvaljujem Sindikatu strojevodij Slovenije, da je tako dejaven in pomemben član ETF-ove družine. Želim vam moč tudi v naslednjih 30 letih in naprej.

Naj živi solidarnost!

DUŠAN MES,
generalni direktor Slovenskih železnic

**Bodite konstruktivni
tudi v prihodnje**

Od leta 2012, od kar sem na položaju generalnega direktorja Slovenskih železnic, pa do danes je sodelovanje s Sindikatom strojevodij Slovenije ves čas korektno, na visoki ravni in spoštljivo iz obeh strani. Kljub težkemu položaju, v katerem so se pred časom znašle Slovenske železnice, smo skupaj s socialnimi partnerji do danes prehodili dolgo in zahtevno pot. Menim, da je družba danes v odličnem stanju, realno se je izboljšal tudi položaj zaposlenih, in če potegnemo zaključek pod črto, in se primerjamo s podjetji v javnem sektorju, z lahkoto ugotovimo, da se je na Slovenskih železnica zgodil ogromen premik v odnosu med sindikati in poslovođstvom in da je to hkrati tudi dober nastavek za delo v prihodnosti. Vedeti je treba, kaj je v nekem podjetju vloga sindikata in kaj je vloga vodstva podjetja. Vloga vodstva je, da dobro upravlja podjetje in skrbi za zaposlene, saj so ti »motor« podjetja, ki naj bi deloval na »pravih obratih«, sindikat pa je tisti, ki zastopa interese tega »motorja«. V celostni sliki imamo skupne cilje, ki pa jih moramo poenotiti za uspešno delovanja celotnega sistema, to je podjetja, saj le dobro delujoče podjetje pomeni dober status zaposlenih. Dobro vodstvo mora svoje naloge opravljati kvalitetno in zagotavljati poslovne rezultate ne samo na kratek rok, temveč tudi dolgoročno, ter skrbeti za kvalitetne investicijske cikle. Hkrati s tem pa skrbi tudi za to, da se zaposleni v podjetju počutijo varne, da imajo motiv biti v tem podjetju in da vedo, da v tem podjetju lahko napredujejo. In sindikati so v tem procesu izjemno pomembni, kajti vse te celostne slike ne bi bilo mogoče doseči brez sinhronizacije delovanja poslovođstva in socialnih partnerjev. Če te sinhronizacije ni, nastanejo težave. Na Slovenskih železnica smo to sinhronizacijo vsekakor dosegli, in menim, da smo tu uspeli v popolnosti. Tako poslovođstvo kot sindikati smo uspešno opravili svoje naloge, in zato so rezultati vidni. Sindikat strojevodij Slovenije je vsekakor pri tem odigral izjemno veliko vlogo. Kot institucija ima zelo velik pomen tako v



podjetju kot v Sloveniji oziroma v slovenski zgodovini. Vedno se je znal pravilno odločiti tako v preteklosti kot danes. Brez pretiravanja lahko rečemo, da je Sindikat strojevodij Slovenije priznana blagovna znamka v Sloveniji, in to ne samo v pogledu sindikalizma, temveč tudi v pogledu organiziranega delovanja. Želim, da bi glede na vaše delovanje v zadnjih 30 letih tudi v prihodnosti delovali enako konstruktivno kot doslej. Želim vam, da ohranite vaš izostreni občutek, kdaj se je treba kako odločiti, da bo odločitev pravilna in v korist tako zaposlenih kot podjetja, in da boste lahko svoje interese, svoje ambicije in svoje želje uveljavljali v okviru tega podjetja. Vsem skupaj vam želim uspešno nadaljevanje te, že tako uspešne poti.

NINA AVBELJ LEKIĆ,
delavska direktorica Slovenskih železnic

***Nadaljujte uspešno tradicijo boja
za delavske pravice***

Sindikatu strojevodij Slovenije iskreno čestitam ob 30-letnici. V 30 letih je vaša organizacija veliko prispevala k zaščiti delavskih pravic in s tem k uresničevanju človekovih pravic nasploh. Prispevali ste k socialnemu dialogu in prizadevanju, da bi Slovenija, ne le po ustavni določbi, temveč tudi v resnici bila socialna država.

Prepričana sem, da ste bili ves čas korekten pogajalski partner, saj tudi v času največje krize niti en delavec Slovenskih železnic ni zapustil naših vrst na način, da bi se ugotavljali presežni delavci, temveč so izpolnili pogoje za upokožitev in prejeli tudi odpravnino, ki je bila dogovorjena. Ves čas ste dejavno sodelovali tako pri pripravi predpisov z železniškega področja kot pri pripravi Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, pri pripravi dogovorov v zvezi s pravicami delavcev, predpisov z delovnopravnega področja idr. Prav tako ste vedno podprli dobre projekte in dobre vizije, ki bodo prinesle boljši jutri za Slovenske železnice.

Iskreno vam želim uspešno delo tudi v prihodnje ter da nadaljujete tradicijo uspešnega boja za delavske pravice tudi še naprej. Dejstvo je, da delo ni blago, temveč je temeljna družbena vrednota. Krepimo jo in



poiščimo nove, današnjemu času primerne rešitve. Kot delavska direktorica si dobrega sodelovanja s Sindikatom strojevodij Slovenije želim še naprej, predvsem pa, da skupaj pripomoremo k še boljšemu uspehu Slovenskih železnic!

ZDRAVKO SKRBIŠ, **delavski direktor podjetja SŽ-VIT d. o. o.**

Sindikata strojevodij Slovenije je bil in je še vedno motor sindikalizma na Slovenskih železnica

Moje sodelovanje s Sindikatom strojevodij Slovenije se je začelo že leta 1996, ko sem prevzel funkcijo predsednika Sindikata vzdrževalcev železniških voznih sredstev Slovenije (SVŽVSS). V tistem času smo z našim sindikatom stopili v koalicijo s Sindikatom strojevodij Slovenije, zaradi boljšega uveljavljanja sindikalnega potenciala, ki smo ga takrat sindikati imeli na Slovenskih železnica. To ni pomenilo, da bomo kot manjši sindikat v podrejenem položaju, temveč je pripomoglo k bolj prepoznavnemu skupnemu nastopu na sindikalni sceni. Hkrati pa se je ob tem SVŽVSS pomembno razvijal ter v sklopu koalicije s Sindikatom strojevodij Slovenije postal bolj prepoznaven in priznan v širši sindikalni skupnosti Slovenskih železnica.

Najplodnejše sodelovanje je potekalo s Silvom Berdajsom in Dragom Torejem, ki sta še vedno ikoni Sindikata strojevodij Slovenije. To seveda ne pomeni, da odličnega sodelovanja s sedanjim aktualnim vodstvom ni, je pa ta zapis nekako pogled na pretekla leta.

Ko sem leta 2002 prevzel naloge delavskega direktorja, v takrat še Centralnih delavnicah, smo v našo koalicijo s Sindikatom strojevodij Slovenije s koalicijsko pogodbo pridobili še Sindikat vozovnih preglednikov, in tako še povečali vpliv na sindikalno dogajanje na Slovenskih železnica. Razvoj dogodkov je nato pripeljal do največje pridobitve našega usklajenega delovanja, to je do ustanovitve podjetja SŽ-VIT, d. o. o., ki je prineslo dve zelo pomembni prednosti. Prva je ta, da so strojevodje ostali v enoviti sestavi in se jih ni razdelilo med družbe, ki opravljajo dejavnost prometa v sklopu Slovenskih železnica, druga pa, da je podjetje SŽ-VIT, d. o. o., spet postalo enakopraven del Slovenskih železnica.

Če se ozrem na preteklo sodelovanje s Sindikatom strojevodij Slovenije, lahko potrdim, da gre za odlično



organiziran, močan sindikat, ki je bil, ki je in ki bo vedno kredibilen partner, na katerega se lahko vsi zanesemo. Vodilo našega sodelovanja je, da šteje moč argumentov, in ne argument moči. Danes, ko je tudi sindikalizem postavljen v čisto drugačne družbene razmere, je pomembno, da gremo v korak s časom. Nikakor ne smemo obstati v preteklem obdobju, saj so izzivi danes popolnoma drugačni, kot so bili v času ustanovitve naših sindikatov in do še pred nekaj leti. Situacija je preprosto drugačna. Živeti in boriti se je treba v času tukaj in zdaj. Pomembno je sodelovanje sindikatov in krovnega podjetja, usmerjeno k doseganju skupnega cilja. Cilja uspešnosti podjetja in zadovoljstva zaposlenih.

Prepričan sem, da se bo dobro sodelovanje s Sindikatom strojevodij Slovenije tudi v prihodnje nadaljevalo, v duhu zdravega sindikalizma in v dobrobit vseh zaposlenih v sistemu Slovenskih železnica.

MARJAN REKAR,
nekdanji generalni direktor
Slovenskih železnic

**Na Sindikat strojevodij Slovenije imam še
danes lep spomin**

Ko danes, po toliko letih, gledam nazaj, lahko brez slabe vesti povem, da na Sindikat strojevodij Slovenije nimam slabih spominov ali slabih izkušenj z njim. Sodelovanje z sekretarjem Sindikata strojevodij Slovenije Silvom Berdajsom je bilo vedno odlično. Vse, kar sva se dogovorila, je namreč brezpogojno držalo. Javno sem že povedal, da je bil vedno mož beseda, in verjamem, da je še danes takšen. Kar se z njim dogovoriš, to drži. In ne more biti drugače. Naj poudarim tudi, da je imel Silvo Berdajs kot predstavnik Sindikata strojevodij Slovenije vsaj v času mojega mandata delovnopravno zakonodajo v »malem prstu«. Poznal jo je bolje kot vsi moji pravni svetovalci skupaj, in zato so se na pogajanjih včasih tudi krepko kresala mnenja, vendar pa menim, da sta se obe strani vselej trudili iskati ustrezne rešitve.

Do strojevodij sem vedno imel spoštljiv odnos, še danes imam lep spomin na vas. Res sem doživel kar nekaj stavk v vaši »režiji«, a danes na vse dogajanje gledam povsem drugače. Dejstvo namreč je, pa naj to ne zveni nenavadno, da če bi pogajanja potekala samo s Silvom Berdajsem, bi se vse skupaj rešilo brez nepotrebnih zapletov. O tem, o čemer smo se z njim kot predstavnikom Sindikata strojevodij Slovenije že prej dogovorili, je na koncu obveljalo. Moteči elementi so prihajali od drugod. Silvo Berdajs je bil, in predvidevam, da je še vedno, vztrajen, trmast, strokovno izjemno podkovan in vsekakor spoštovanja vreden sogovornik. Marsikdaj smo se pogajali ves dan, a neuspešno. Na koncu pa smo v povsem neobremenjenem pogovoru, po končanih napornih pogajanjih, našli prave rešitve. In to je tista prava energija pravega sindikalista. Stisk roke na koncu neformalnih



pogovorov je pomenil več kot vsi podpisi. In vse, o čemer smo se dogovorili, je nato tudi držalo. To je Sindikat strojevodij Slovenije.

Ob tridesetletnici bi vsem vam zaželel še veliko uspehov na vaši poti, predvsem pa bi vam rad povedal, da poskušajte včasih razumeti tudi menedžersko stališče, čeprav je v tistem trenutku videti nesprejemljivo. Menedžment je vedno med kladivom in nakovalom. Na eni strani lastniki podjetja, na drugi zaposleni, združeni v močne sindikate. Usklajevanje pričakovanj tako ene kot druge strani zato ni vedno preprosto. Imejte občutek in razumevanje s pogledom na celotno sliko. Širok pogled na dogajanje je ključ do uspešnega sodelovanja socialnih partnerjev z vodstvom.

Tako članom Sindikata strojevodij Slovenije kot celotnemu podjetju želim veliko poslovnih uspehov!

IGOR ZAJC,
nekdanji generalni direktor
Slovenskih železnic

**»Uvajali smo nov trend v odnosu
delodajalci – socialni partnerji.«**

Povzel bom razmišljanje znanega novinarja, ki po dolgoletni praksi lahko reče: »Vzemite zapisano s pošteno dozo humorja, prosim!« In to bo moje vodilo pri pisanju pričujočega zapisa.

Menim, da to dozo humorja v zapisu lahko izkoristim tudi sam. Zakaj? Zato, ker gledam na dogajanje šestnajst let pozneje in ob tem ugotavljam, kako prav sem imel, ko sem skupaj s sindikati vodil politiko in dogajanja na Slovenskih železnicah po svoji vesti in prepričanju. Kajti samo skupno delo z zaposlenimi lahko prinese uspeh tako na poslovnem kot na medčloveškem področju. V posebno veselje mi je, ker bodo ta razmišljanja brali tudi železničarji, ki so v tistem času delali z menom, z ramo ob rami. Mlajšim pa lahko s ponosom povem, da sem v tistem času izbral pravo ekipo. Nekateri od mojih tedanjih soborcev še danes uspešno vodijo podjetje pod vodstvom sedanjega, zelo izkušenega direktorja, Dušana Mesa. Naj bodo te misli kot uvod k mojemu razmišljanju o današnjih turbulentnih dogajanjih, tako v slovenskem kot v evropskem logističnem okolju.

Moj umik v letu 2002 je, vsaj po mojem razmišljanju, nekako simboliziral tako rekoč prisposodbo »železniške nesreče«. Vsekakor je bil moj umik rezultat pritiskov po privatizaciji, ker je bilo od takrat vladajoče koalicije nemogoče pričakovati kaj drugega. Ugotovim lahko, da od njih na žalost nisem mogel pričakovati, da bi se kot »neoliberalci« kaj naučili iz napak »thatcherizma«. Na drugi strani pa so bili občuteni stalni pritiski po rezultatih, kljub nerealiziranim obvezam lastnika v obliki potrebnih in dogovorjenih subvencij. V tem času smo »priveslali« na rob kapitalske ustreznosti, vendar lahko z vso odgovornostjo trdim, da ne po krivdi zaposlenih in posloводства. Ne glede na to, da smo v



začetku leta 2002 v sodelovanju s socialnimi partnerji pripravili dober dokument z naslovom »Vizija razvoja SŽ, d. d., za obdobje 2002–2007«, smo bili kljub potrditvi Nadzornega sveta na Vladi zavrnjeni, oziroma obravnavani z velikimi zadržki. Dokument je bil zavrnjen na podlagi njihovega pavšalnega poznavanja celotne problematike, posebno glede finančnega dela potniškega prometa, infrastrukture in ustreznega vodenja prometa. Neupoštevano je bilo tudi to, da smo že v tistem obdobju v tovornem prometu prihodke v celoti pridobivali na konkurenčnem trgu, žal pa to ni bilo tako pri izvajanju javnih služb v potniškem prometu in infrastrukturi, kar vsekakor ni bila krivda socialnih partnerjev in posloводства. Kot primer naj navedem, da nam s strani vlade, kot predstavnika lastnika Slovenskih železnic, niso priznali niti šestih odstotkov povišanja cene na letnem nivoju pri izvajanju potniškega prometa. Seveda pa so se v celoti držali neoliberalistične mantre pokrivajte stroške iz drugih prihodkov, čeprav je bila v tem času že sprejeta zakonodaja Evropske unije o ločenem vodenju prihodkov v računovodstvu. Pomemben zaključek navedenega pa

je, da je takrat aktualna vlada leta 2010 vseeno ugotovila napačni pristop in omogočila vrnitev sredstev, kar je bil takrat velik uspeh za naše podjetje. In vse to smo dosegli skupaj v sodelovanju s socialnimi partnerji, med drugim tudi s Sindikatom strojevodij Slovenije, kot enim izmed najmočnejših med njimi.

Zakaj sem na začetku omenil, da lahko z malo humora opazujem in primerjam razmere pred šestnajstimi leti in današnje dogajanje? Vsekakor so bili nekateri takrat zastavljeni cilji in sporazumi za tisti čas skoraj nedopustni, na primer moj »Dogovor« s socialnimi partnerji ob nastopu funkcije na Slovenskih železnica, leta 1999. V naslednjih letih so bili vsi člani in točke le-tega razumljeni in sprejeti kot normalni za vodenje sistema Slovenskih železnic. In pri tem je zelo pomembno in vidno vlogo odigralo tudi takrat aktualno vodstvo Sindikata strojevodij Slovenije. Naj navedem nekaj glavnih točk: sprejem ustrezne zakonodaje, vzpostavitev tržne in logistične funkcije, dogovor z Luko Koper, veččlanska uprava, imenovanje delavskega direktorja ... Za državo, kot lastnika Slovenskih železnic, je bilo takrat imenovanje delavskega direktorja pravi šok, kajti ta funkcija v smislu zaščite pravic delavcev je bila v tistem času, času »neoliberalizma«, skoraj bogokletna in nedopustna. In če pogledamo danes? Delavski direktor je dandanašnji povsem normalna funkcija v vseh sistemih, od državnih do zasebnih. Očitno smo takrat s socialnimi partnerji ubrali pravo pot, ki pa se je žal realizirala

šele po mojem umiku iz sistema Slovenskih železnic. Sem pa zadovoljen, da smo zadevo pripeljali v »življenje« tudi z nesebično pomočjo in podporo Sindikata strojevodij Slovenije.

Ko razmišljam o obdobju, ki je minilo, od mojega umika pa do danes, se sprašujem, ali je bilo res treba zamenjati kar sedem direktorjev, medtem ko so vrste v okviru sindikatov ostale praktično nedotaknjene. Mogoče pa je tako tudi prav. Vse skupaj kaže na enotnost zaposlenih, na voljo in željo, da podjetje deluje kot uspešna sredina. Kaže na osredotočenost in pripadnost podjetju. To sem v tistem času vedno občudoval pri svojih zaposlenih. In po vseh teh letih, šestnajst jih je minilo od takrat, so se stvari postavile na pravo mesto tudi po veliki zaslugi sindikatov. Med njimi je vsekakor zelo zaslužen tudi Sindikat strojevodij Slovenije s svojim vodstvom in članstvom. Lahko ugotovim, da bi bilo tako situacijo morda mogoče doseči tudi prej, mogoče s strpnejšim pristopom. Vsekakor pa vse stvari zahtevajo svoj čas in prostor, da se uresničijo v dobrobit tako podjetja kot zaposlenih. Za konec pa ne smemo spregledati, da je k današnjemu boljšem stanju vsekakor veliko prispevalo tudi razumevanje nekaterih predhodnih vlad, ki so prepoznale pomembnost največjega slovenskega logista. In to prepoznavnost smo dosegli skupaj s socialnimi partnerji, med drugim v veliki in pomembni vlogi tudi s Sindikatom strojevodij Slovenije.

GORAN BRANKOVIČ,
nekdanji generalni direktor
Slovenskih železnic

***Spoštovani članice, člani in vodstvo
Sindikata strojevodij Slovenije***

Ob 30-letnici delovanja Sindikata strojevodij Slovenije želim deliti nekaj misli, ki me vežejo na moj mandat vodenja Slovenskih železnic. Bilo je zelo težko obdobje za Slovenske železnice. Verjetno eno najtežjih. Bili smo na robu stečaja in nad družbo so se zgrinjali temni oblaki. A kljub temu smo s trdno voljo in sodelovanjem vsi deležniki – vodstvo, nadzorni svet, lastnik in predvsem zaposleni – zdržali in našli skupni jezik ter pot za rešitev Slovenskih železnic, ki je temeljila na medsebojnem zaupanju. Izvedli smo finančno, poslovno in kadrovsko sanacijo. Začete so bile spremembe vseh poslovnih procesov v družbi. Kot najtrši oreh pa je bilo izvedeno tudi preoblikovanje družbe iz enovitega podjetja v holding. Na vse to smo lahko zelo ponosni in si vedno lahko pogledamo v oči in si stisnemo roko.

Tako kot strojevodja simbolizira voditelja vlaka, tako tudi Sindikat strojevodij Slovenije simbolizira osrednjo vlogo med zaposlenimi na Slovenskih železnicah. Lahko rečem, da ta Sindikat vodijo ljudje z jasnimi stališči, ki v največji možni meri ščitijo interese zaposlenih in interes Slovenskih železnic nasploh. Včasih je bilo z njimi težko, saj so pri svojih stališčih velikokrat trdi in neomajni. Vendar znajo v ključnih trenutkih tudi modro popuščati, ker se odgovorno zavedajo, da vsega ni mogoče iztržiti. Na koncu smo vedno našli



skupni jezik v korist družbe, kar je bil vedno naš poglavitni cilj. Na vodenje Slovenskih železnic in osrednji Sindikat strojevodij Slovenskih železnic me vežejo lepi spomini.

Ob častitljivem jubileju vam želim še veliko uspešnih voženj lokomotiv in vlakovnih garnitur! Vsem zaposlenim in vodstvu družbe pa namenjam dobre želje v še boljšem taktu naprej k načrtanim ciljem.

Reševanje prometne in tehnične problematike je stalnica našega delovanja

Komisija za prometno tehnično problematiko Sindikata strojevodij Slovenije deluje praktično od same ustanovitve našega sindikata. Kot že ime pove, se komisija zavzema za doseg izboljšanja delovnih razmer, za ustrezna in dobra delovna sredstva, sodeluje z različnimi organi na državni ravni in predstavniki delodajalca na področju sprememb nacionalno varnostnih predpisov, notranjih aktov, reševanju nepravilnosti in pomanjkljivosti, ki se pojavljajo pri delu zaposlenih.

Glede prometne problematike in predpisov so člani komisije sodelovali pri spremembah pri večini aktov in predpisov, ki se uporabljajo pri delu na železnica.

Po osamosvojitvi Slovenije so se začele aktivnosti za spremembe pravilnikov, ki so se uporabljali na Jugoslovanskih železnicah. Proces je trajal dolgo, pravo delo pa se je začelo leta 2007, ko je takratno Ministrstvo za promet pozvalo k sodelovanju pri spremembah podzakonskih predpisov. Večina usklajevanj pravilnikov je potekala na sedežu Agencije za železniški promet v Mariboru, kjer smo bili sodelovali predstavniki zaposlenih, predstavniki upravljavca, predstavniki prevoznikov (in sindikatov) in seveda pripravljavci novih predpisov, predstavniki agencije. Naj naštejemo nekaj aktov, pri katerih smo konstruktivno sodelovali:

- Signalni pravilnik
- Prometni pravilnik
- Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil
- Pravilnik o ravnanju ob resnih nesrečah, nesrečah in incidentih
- Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev
- Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev
- Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev
- Pravilnik o železniških signalno varnostnih napravah
- Pravilnik o tehnični skladnosti tirnih vozil
- Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil

Na nekdanjem Ministrstvu za promet in sedanjem Ministrstvu za infrastrukturo smo sodelovali pri večkratnih spremembah Zakona o železnicah, Zakona o varnosti v železniškem prometu in Uredbi o merilih za delo v izmenah železniških izvršilnih delavcev.



Zlatan Ostrouška, Komisija za prometno tehnično problematiko Sindikata strojevodij Slovenije

V podjetju smo in še vedno sodelujemo pri spremembah, katere večkrat tudi sami predlagamo in zahtevamo predvsem pri:

- Priročniku za strojevodjo
- Navodilu o progi
- Navodilu za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil

in še pri vrsti drugih notranjih aktov.

Prizadevali smo si ustvariti tudi prijaznejšo obliko spremnih listin, kot je Nalog za vožnjo vlaka, kjer si obvestila na našo zahtevo sledijo v pravilnem zaporedju od začetne do končne postaje vlaka, vsa nova obvestila pa so uokvirjena in izpisana z okrepljenim tiskom. Na Poročilu o sestavi in zaviranju vlaka so podatki, ki jih potrebuje strojevodja izpisani na eni strani, dodane pa so tudi posamezne rubrike, tako da ni potrebna izdaja novega obrazca pri vsakokratni spremembi sestave vlaka.

Leta 2018 sta pričela veljati nov Zakon o železnicah in nov Zakon o varnosti v železniškem prometu, kjer je bilo treba vnesti določbe direktiv Evropske unije, potekajo pa tudi spremembe podzakonskih aktov, kjer bodo spremembe precejšnje, saj bo država imela pristojnost samo nad Signalnim pravilnikom in delom Prometnega pravilnika v vsebinah, kjer so določbe skupne za prevoznike in upravljavca. Druge predpise pa bo treba umestiti v sistem varnega upravljanja pri prevoznikih oziroma upravljavcu, kar pomeni še precej dela za komisijo pri prihajajočih spremembah.

Na sejah Prometno tehnične komisije redno obravnavamo težave, ki se porajajo pri vsakodnevnem delu osebja, veliko večino jih z ustreznim ukrepanjem tudi odpravimo, čeprav je včasih potrebno precej časa in tudi vključevanje inštitucij, kot je na primer Republiški inšpektorat za železnice.

Pod pristojnost Prometno tehnične komisije Sindikata strojevodij Slovenije sodi tudi področje o varnosti in zdravju pri delu, kjer smo dosegli veliko pozitivnih sprememb.

Na vlečnih vozilih so tako pristojni za varstvo in zdravje pri delu, kot tudi Zavod za varstvo pri delu, opravili več meritev z namenom ugotavljanja, ali so delovne razmere ustrezne oziroma ali v kateremkoli parametru prekoračujejo predpisane dovoljene vrednosti. Že kar nekaj časa je minilo, odkar smo se dejavno ukvarjali tudi z odstranjevanjem azbesta, ki je bil v zelo velikih količinah nameščen v notranjosti lokomotiv za zagotovitev potrebne izolacije. Ker pa poznamo zelo zahrbtno pljučno bolezen, tako imenovano »azbestozo«, je bilo tega treba nemudoma varno odstraniti in to nam je s skupnimi močmi tudi uspelo.

Veliko pozornosti smo namenili sedežem v strojevodski kabini ter njihovi kakovosti, saj se strojevodje nenehno spopadamo s problemom bolečin v hrbtenici ter njenih okvar, ki lahko pripeljejo do operativnih posegov in dolgotrajne rehabilitacije. Zato se je na večini lokomotiv in motornih vlakov vgradil pnevmatski sedež, ki bistveno izboljšuje delovne razmere in omili negativno delovanje na obremenitev hrbtenice.

Strojevodje smo opozarjali tudi na problem hrupa v kabini, slabe osvetlitve strojevodske kabine in na izpušne pline v strojevodski kabini na dizelskih lokomotivah.

Meritve hrupa so se opravljale na več serijah lokomotiv na različnih progah, največkrat na odseku proge Koper-Divača, na katerem je – po opozorilih strojevodij – hrup največji predvsem na lokomotivah serije 363. Merjenja so pokazala prekoračene vrednosti hrupa na lokomotivah serij 363 in 664, zato se je intenzivno začelo iskati primerne rešitve za zmanjšanje vpliva hrupa. Namestilo se je zvočno izolacijske materiale na lokomotive serije 363, ki pa žal niso zadovoljivo zmanjšali hrupa. Strojvodje smo zato testirali več različnih modelov glušnikov. Vztrajnost je obrodila sadove in leta 2017 smo strojvodje dobili ušesne čepe, ki zadovoljivo rešujejo problem hrupa na problematičnih vlečnih vozilih.

Z meritvami osvetlitve se je ugotovila nezadostna osvetlitev strojvodskih kabin, krmilnih pultov in instrumentov, zato se je zamenjalo obstoječa svetila s primernejšimi LED svetili ter regulacijo svetlobe.

Meritve mehanskih ravni vibracij na lokomotivah niso pokazale prekoračenih vrednosti, prav tako tudi ne meritve trenutne množine koncentracije CO₂ v strojvodski kabini.

Glede drugih osebnih varstvenih sredstev naj izpostavimo zamenjavo dežnih plaščev z vetrovkami, zamenjavo zimskih bund slabše kvalitete z novimi bundami visoke kakovosti, dobili pa smo tudi dežne jakne. Pomemben dosežek pri naštetih artiklih je to, da se pred naročilom pomeni vzorec, da torej delavec lahko dobi primerno velikost z možnostjo popravkov dolžine rokavov oziroma telesnega dela.

Tudi kvaliteta čevljev se je z leti izboljševala, bo pa potrebno še naprej skrbeti za sodelovanje predstavnikov zaposlenih pri izbiri artiklov za osebno zaščito.

K osebni zaščiti, boljši varnosti in udobju pa sodi tudi službena torba ali nahrbtnik, ki ga vsekakor potrebujemo pri svojem delu. Tudi tablični računalniki, ki smo jih dobili v osebno rabo, nam zelo olajšajo delo in pripomorejo k večji varnosti, bo pa seveda treba na informacijskem sistemu še marsikaj postoriti, saj se vedno pojavljajo nove potrebe in pa seveda tudi naše zahteve.

Je pa tudi res, da se naš vozni park žal zelo hitro stara, zato so tudi naše velike želje in pobude usmerjene k nabavi novega, sodobnejšega voznega parka, s katerim bo naše delo še bolj kakovostno, lažje, varno in udobno.



Marko Janežič, podpredsednik SSSLO, Komisija za prometno tehnično problematiko Sindikata strojevodij Slovenije

Obveščanje članstva SSSLO kot pomemben vidik sindikalizma

Obveščanje članov sindikata je vsekakor ena od pomembnih nalog, saj je prava informacija na pravem mestu in ob pravem času izjemnega pomena. V našem sindikatu člane obveščamo na več načinov, od klasičnega z oglasno desko, ustnega preko predstavnikov organov sindikata do sindikalnega glasila Budnik in spletne strani Sindikata strojevodij Slovenije.

Pomembnost pravih informacij se je pokazala že med prvo stavko leta 1988, ko so se v javnost s strani takratne oblasti in predstavnikov podjetja namenoma lansirale informacije, ki so blatile naš pravični boj za naše pravice in dezinformirale državljane. Vodstvo stavka-



Legendarna številka 1 – prvi Budnik



Robert Zakrajšek, urednik glasila Budnik

jočih je že takrat zaznalo pomembnost obveščanja, in tako je prva številka glasila Budnik izšla že 22. decembra leta 1988. Idejni oče glasila je bil danes žal že pokojni kolega Boro Kovačevič iz Divače, ki je v takem načinu obveščanja takrat prepoznal velik potencial in ga tudi s pridom uporabil.

V nadaljevanju je glasilo Budnik vedno obveščalo člane sindikata o novostih, o spremembah, o kriznih situacijah, vsebine so se dotikale družabnega življenja članov, kulturnega in športnega udejstvovanja, skratka, glasilo Budnik je postalo in je še danes stalnica v delovanju Sindikata strojevodij Slovenije in obveščanju članov. Do sedaj je izšlo 87 števk. Naše glasilo

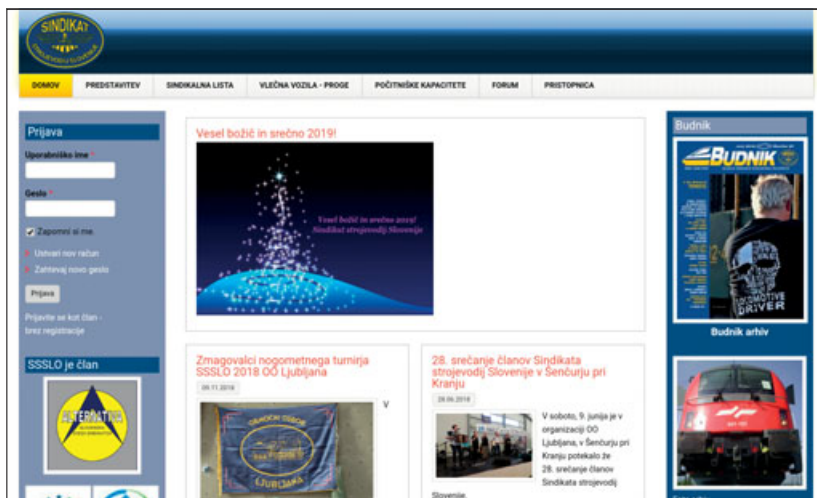


Glasilo Sindikata strojevodij Slovenije je šlo skozi več stilskih preobrazb, a vsebinsko ostajamo zvesti bralcem...

smo večkrat oblikovno prenovili in mu vsakokrat poskušali nadeti čim bolj privlačno podobo. Po dolgoletnem urejanju glasila Budnik je Zdenka Lorberja, ki je prevzel naloge v sklopu Ekonomsko socialnega sveta in sindikalne centrale Alternativa, na mestu glavnega urednika zamenjal Robert Zakrajšek, ki se s sodelavci trudi članom podati prave vsebine in informacije. Glasilo Budnik je zelo iskano in brano tudi med drugimi zaposlenimi na Slovenskih železnica, ki niso člani Sindikata strojevodij Slovenije, kar nam je v veliko čast. Periodika izhajanja glasila sicer ni strogo določena, saj poskušamo slediti aktualnim dogajanjem, tako da nikdar ne izidemo »sami sebi v namen«, temveč želimo biti sredi dogajanja.



Simon Judež, urednik spletne strani



Spletna stran Sindikata strojevodij Slovenije

Drugi zelo pomemben vidik obveščanja pa je spletna stran Sindikata strojevodij Slovenije, ki jo najdete na spletnem naslovu www.sindikat.strojevodij.si, ureja pa jo Simon Judež. Na njej lahko člani najdejo vse potrebne informacije o delovanju našega sindikata, o delu Območnih odborov, o aktualnem dogajanju, si ogledajo foto galerije naših dogodkov in srečanj, skratka, spletna stran ponuja obilo informacij, ki jih člani lahko s pridom uporabijo.

Bistvo Sindikata strojevodij Slovenije so ljudje ...

FRANC KREVS,
strojevodja in dolgoletni član Sindikata
strojevodij Slovenije

Ko veš, da so tvoje pravice varne

Članstvo v Sindikatu strojevodij Slovenije vsekakor daje občutek, da se človek počuti bolj varnega glede svoje zaposlitve in pravic. Član sem že vrsto let, in veste, kaj mi največ pomeni? To, da vedno vem, da so tam in da so pozorni in pripravljeni. To mi daje dober občutek, da so naše pravice zagotovljene na tako visoki ravni, da do kršitev prihaja redko. Med kolegi strojevodji se večkrat pošalimo, da je najboljši član tisti, za katerega sploh ne veš, da obstaja. Veš, da je tam in veš, da so njegove pravice varne. Namreč, če bi člani sindikata kar naprej nekaj potrebovali in bi bilo kar naprej treba ukrepati in urgirati, potem bi bil to znak, da so pravice ogrožene. Pa ni tako. Člani smo lahko mirni, saj vemo, da je naše vodstvo odločno in zna hitro ukrepati ob nepravilnostih ter tako varovati naše priporjene pravice.

Seveda je zelo pomembno, da člani teh pravic ne jemljemo kot samoumevne, saj nikakor niso »z neba padle«. V ozadju je odločen boj in preudarnost vodstva Sindikata strojevodij Slovenije, ki dela v širšem interesu. Seveda moramo upoštevati tudi stran delodajalca, saj je podjetje sklop vsega, tako nas zaposlenih kot predstavnikov delodajalca. Dogovori pač včasih niso idealni za zaposlene, saj gre konec koncev za pogajanja, a če pogledamo širšo situacijo v Republiki Sloveniji, lahko zagotovo trdim, da so naše pravice na zelo visoki ravni. Prav tu pa se kaže omenjena



preudarnost vodstva Sindikata strojevodij Slovenije, saj se dobro zavedajo, da so časi, ko se je šlo z »glavo skozi zid«, nepreklicno mimo.

Kot član tega sindikata in delovnega okolja sem zadovoljen. In verjamem, da moji kolegi strojevodje in drugi člani in članice tudi. Res da ni vse popolno, a tako imamo vsaj vedno možnost, da še kaj dodamo k našim uspehom.

BOŠTJAN MARINKO,
strojevodja, nadzornik vleke in predstavnik
za mesečne razporede

Ko je v ospredju življenjski vidik

Mesečni razporedi osebja vlečnih vozil so za strojevodjo zelo pomembni, saj mu načrtujejo opravljanje njegovega poklica skozi vso kariero. Tega se v Sindikatu strojevodij Slovenije zavedamo z vso odgovornostjo, zato jim namenjamo veliko pozornosti. »Turnus«, kot mesečni razpored imenujemo strojevodje, je ob menjavi, ob koncu tekočega leta, najbolj vroča tema med nami. Zanima nas, kakšen bo, ali bodo dobri ali slabi nastopi, »blok« ture in podobno. Želja po oblikovanju mesečnih razporedov je toliko kot nas samih. Predstavniki sindikata si vedno prizadevamo, da so mesečni razporedi izdelani čim bolj ustrezno, da bodo lahko naši strojevodje svoje delo opravljali dobro, hkrati pa tudi z zadovoljstvom. Moramo pa tudi razumeti, da je naše delo posebno in se velikokrat ne začneja takrat kot drugim zaposlenim.

Načrtovanje mesečnega razporeda se začne že sredi leta na podlagi zakupljenih vozniških poti prevoznika, v našem primeru SŽ-Tovorni in SŽ-Potniški promet. Nato se izdelata grafikon vlečnih vozil in potniških garnitur, ki bodo vozile na zakupljenih vozniških poteh, ki se izražajo kot številka vlaka. Ko so ti grafikoni narejeni, se začne oblikovanje mesečnega razporeda osebja za te lokomotive in potniške garniture. Pri izdelavi se opiramo na navodilo 200.06, to je navodilo za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil. Ta nam določa, da izmena lahko traja najmanj 8 in največ 12 ur, tedenski počitek, počitek med izmeno in mesečni počitek, odmor med delom ter še nekaj drugih stvari pri prevzemih in nastopih dela. Določene postavke pri prevzemu potniške garniture, ko se ta ne garažira, pa se praviloma ne upoštevajo zaradi tekočega obrata garniture. Nato je treba ugotoviti, koliko vlakov začne



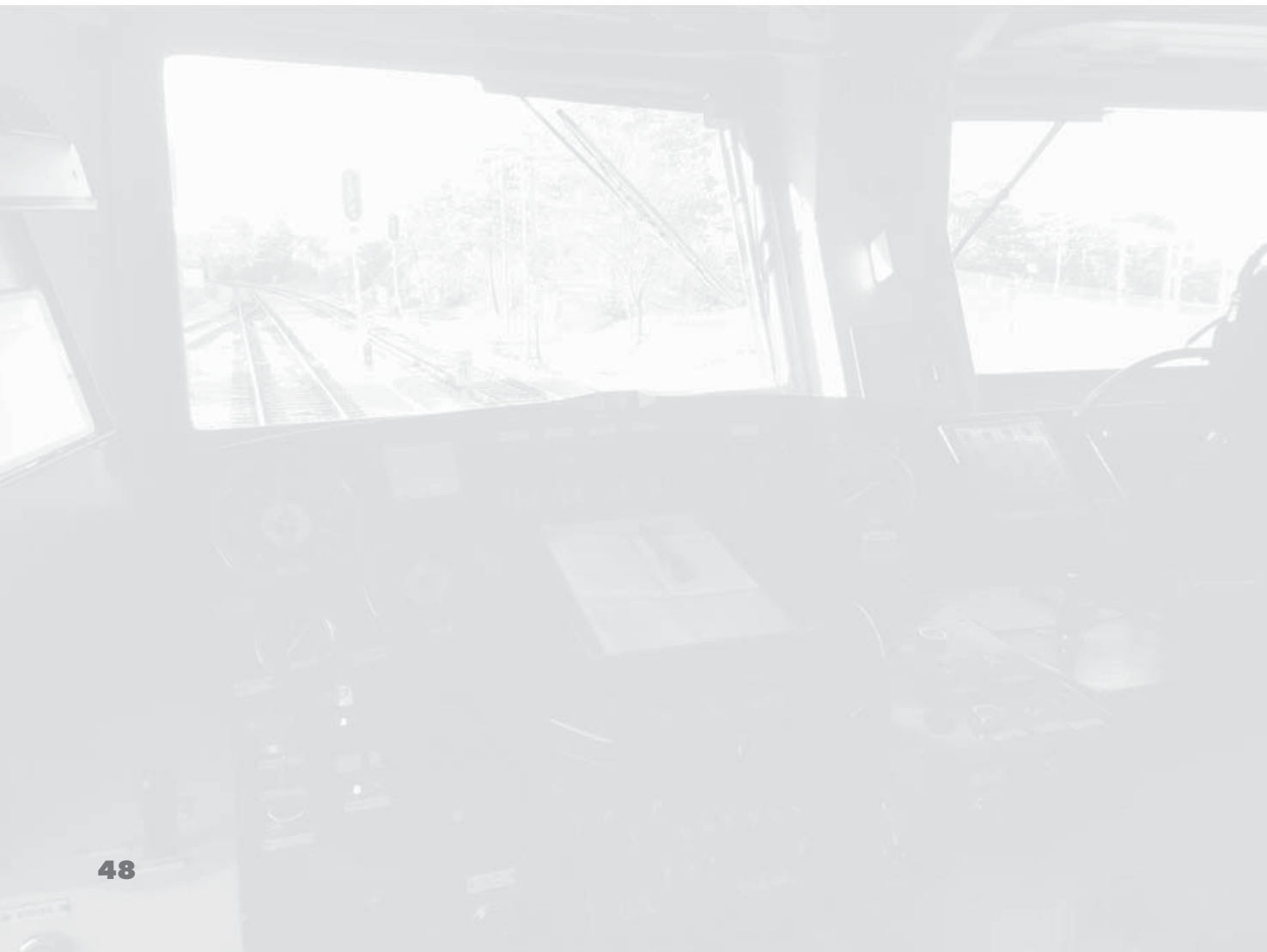
vožnjo s postaj, ki sodijo k našim domicilnim enotam, torej, koliko jih začne vožnjo iz Kopra, Zaloga, Ljubljane, Maribora itd. Nato tem vlakom poiščemo povratni vlak, ki se vrača v naš domicil, in naredimo par, ki zagotavlja normalen obrat garniture in katerega strojevodja potem odpelje. Prav tako se poišče povratni vlak za strojevodjo, ki pripelje tovorni vlak na primer v Koper. Na podlagi teh ugotovitev se posamezni vlaki razdelijo med posamezne delovne enote, določimo uro nastopa, med izmeno zagotovimo počitek in določimo zaključek v domicilni enoti tako, da imamo čim manj zgodnjih ali poznih nastopov, saj se praviloma, če je le mogoče, izogibamo nastopov med triindvajseto uro zvečer in četrto uro zjutraj. Ko je to izdelano, se ti pari vlakov začnejo postavljati v šablonno turnusa 12 - 24 - 12 - 48, z upoštevanjem števila strojevodij v domicilni enoti. Zagotoviti moramo takšen mesečni razpored, da imajo strojevodje zagotovljeno tudi rezervo. Če tega ni mogoče doseči, se mesečni

razpored oblikuje s tako imenovanimi »blok turami«, ki tudi zagotavljajo počitek med izmenami, po navodilu 200.06. Nato se predstavi osnutek, ki ga mora socialni partner pregledati in odobriti. Seveda mesečni razporedi ne bodo vedno idealni za vse, ampak sprejemljivi za večino, kar se upošteva tudi pri izdelavi. Ko so mesečni razporedi odobreni in narejeni, pristojni zaposleni v skladu z njimi ustrezno razporedi osebje.

Pri tem mora zagotoviti, da ima strojevodja, ki vozi vlake v določenem mesečnem razporedu, izpite za vsa vlečna vozila, ki so uvrščena v ta razpored, in da ima

opravljeno poznavanje železniških prog, ki jih vsebujejo vožnje vlakov v tem razporedu.

Zelo pomembno je, da pri izdelavi mesečnih razporedov sodelujejo tudi predstavniki našega sindikata, saj gre za nas, strojevodje!



JOŽE JAZBEC,
inštruktor strojevodij in član ekipe za prvo
psihosocialno pomoč

Prva psihosocialna pomoč kot
prva podpora kolegom

Po vzoru avstrijskih kolegov, ki zagotavljajo psihosocialno pomoč udeležencem v izrednih dogodkih že dvajset let, se je tudi na Slovenskih železnica leta 2016 ustanovila skupina prostovoljcev za ponujanje prve psihosocialne pomoči. V Sindikatu strojevodij Slovenije smo to toplo pozdravili. Dr. Zdravko Lavrič je okrog sebe zbral skupino ljudi, ki so pripravljeni prostovoljno ponuditi sodelavcu oziroma sočloveku hitro pomoč, ki so razpoložljivi, kolegijski, nepristranski in zaupanja vredni. Prva psihosocialna pomoč se daje udeležencem v izrednem dogodku v obliki razbremenilnega pogovora. Njem namen je, udeleženca kolikor je mogoče razbremeniti čustvene in duševne stiske zaradi travmatične izkušnje. Redki so srečneži med izvršilnim osebjem, ki pri opravljanju svojega dela še niso doživeli nesreče. Vsi tisti, ki smo doživeli izredni dogodek s smrtnim izidom ali veliko materialno škodo pa vemo, kako dolge so minute od nastanka nesreče pa do prihoda reševalcev, policistov ..., in kako zelo sam si v tistih trenutkih. Zato je zelo pomembno takojšnje obveščanje dispečerja. Ta se obrne na dežurnega izvajalca PPP, ki v najkrajšem času napoti najbližjega pooblaščenca PPP na mesto dogodka.

Trenutno imamo 35 aktivnih pooblaščenih delavcev za izvajanje prve psihosocialne pomoči in od tega nas kar nekaj prihaja iz vrst strojevodij oz. Sindikata strojevodij Slovenije. Delujemo z odobritvijo in podporo delodajalca in socialnih partnerjev. Sam sem pridružil tretji skupini v letošnjem letu. Vsak izmed nas se je udeležil 100 urnega usposabljanja, ki je bilo razdeljeno na več modulov. V maju, juniju in septembru smo obravnavali teme s področja komunikacije, stresa in travme. Obnovili smo tudi znanje iz prve pomoči ter se oktobra aktivno vključili v reševalno vajo zaščite, reševanja in pomoči – »Železniška nesreča Verd 2018«. Cilji strokovnega usposabljanja so prepoznavanje stiske, prepoznavanje svojega vloge v sistemu nudenja pomoči, naučiti



se varovanja sebe, prepoznati in se zavedati svojih kompetenc.

16. in 17. novembra smo v Termah Olimia imeli strokovno izpopolnjevanje vseh aktivnih izvajalcev prve psihosocialne pomoči Slovenskih železnic. Na začetku srečanja nas je pozdravil in nagovoril predsednik Sindikata strojevodij Slovenije g. Zlatko Ratej. Pohvalil je organizacijo in delovanje skupine ter izrekel podporo vsem tudi v bodoče. V nadaljevanju nam je bil predstavljen pregled dela skupine PPP, izvedene so bile delavnice z naslovom Osebnostna rast, Vodenje telefonskega pogovora in Komunikacija. Omenjeno strokovno srečanje je dobrodošla oblika izpopolnjevanja v sproščenem okolju, kjer si z medsebojnim spoznavanjem, izmenjavo izkušenj in mnenj pomagamo pri osebnostni rasti. Vse to pa nam pomaga k boljšemu opravljanju svojega dela in poslanstva. Ker strojevodja v trenutku najvišje možne psihične obremenitve, v trenutku izrednega dogodka, nesreče s smrtnim izidom, pa čeprav ni kriv in odgovoren, nikakor ne sme ostati sam. Zato smo tu mi. Da si pomagamo, kot član članu, kot kolega kolegu, kot sodelavec sodelavcu ...

MARTIN VRAŠEC,
Služba za izobraževanje, član Sindikata
strojevodij Slovenije

***Vloga Sindikata strojevodij Slovenije
pri skrbi za zdravje delavcev***

Član Sindikata strojevodij Slovenije sem že od leta 2000, ko sem se zaposlil na Slovenskih železnica, najprej kot pomočnik strojevodje in nato kot strojevodja. Delo strojevodje sem v družbi SŽ-VIT opravljal do leta 2015, trenutno pa sem zaposlen v družbi Slovenske železnice, v Izobraževalnem centru.

Sindikat strojevodij Slovenije na različne načine skrbi ne le za zdravje svojega članstva, temveč se dejavno vključuje tudi v skrb za zdravje vseh zaposlenih v skupini Slovenske železnice. Člani našega sindikata strojevodij smo dejavni pri organizaciji zdravstvene preventive, bolj poznane kot aktivni oddih, saj odboru za zdravstveno preventivo, ki deluje v okviru SD KPD, že več let uspešno predseduje naš član Dobrivoj Subić. Sam pa v odboru za zdravstveno preventivo sodelujem zadnji dve leti. V okviru Slovenske zveze sindikatov Alternativa, ki ji predseduje Zdenko Lorber, podpredsednik Sindikata strojevodij Slovenije, je nastal priročnik z naslovom Zdrav železničar. Zdenko Lorber je bil tudi glavni urednik priročnika, pri pripravi prispevkov pa sem sodeloval tudi sam. Drugi podpredsednik Sindikata strojevodij Slovenije, Marko Janežič, predseduje Odboru za varnost in zdravje pri delu, ki deluje v okviru SD KPD.

V odboru za zdravstveno preventivo sodelujem zadnji dve leti. Končal sem študij aplikativne kinezologije na Univerzi na Primorskem, in sicer z raziskovalno nalogo vpliv delovnega mesta strojevodje na tveganje za pojav bolečine v spodnjem delu hrbta, bolj poznane kot bolečine v križu. Poleg dejavnikov tveganja smo



proučevali tudi vpliv aktivnih odmorov na ohranjanje zdravja hrbtenice. V raziskavi smo ugotovili, da je strojevodja pri opravljanju dela lahko izpostavljen poslabšanju nekaterih merjenih sposobnosti (ravnotežje, stabilizacijske funkcije trupa idr.), in da se te sposobnosti ohranjajo dokaj nespremenjene, če med delovnikom izvedemo nekaj dveminutnih sklopov vaj, krepilnih in/ali razteznih. Rezultate raziskave sem predstavil predsedstvu Sindikata strojevodij Slovenije, ki se je takoj odzvalo in predlagalo, naj z vajami seznanimo vse strojno osebje. Tako smo v našem sindikalnem glasilu Budnik objavili prispevek z vajami, letaki z vajami pa so bili nameščeni tudi na vlečna vozila.

PETER MISJA,
inštruktor strojevodij, župan Občine
Podčetrtek in predsednik Turistične zveze
Slovenije

*Sindikata strojevodij Slovenije
mi je dal osnovo*

Ko pogledam vsa ta leta nazaj, lahko zatrdim, da mi je članstvo v našem sindikatu dalo zelo dobro osnovo in znanje, ki ga še danes lahko uporabljam na funkcijah, ki jih opravljam. V sindikatu sem se že zgodaj začel kaliti kot član statutarne komisije, katere član sem še danes. Pri vsem tem udejstvovanju so seveda prišle izkušnje, ki jih danes kot župan občine Podčetrtek in pa predsednik Turistične zveze Slovenije s pridom uporabljam v javno dobrobit vseh. Kljub obilici nalog, ki jih imam kot župan, mi članstvo in delo v Sindikatu strojevodij Slovenije še vedno pomeni veliko. Skozi svoje sedanje delo lahko javno promoviram tako naš sindikat kot podjetje Slovenske železnice. Ko odprete naslovno stran spletne strani naše občine, boste našli predstavitev, v kateri je poudarjeno, da sem dolgoletni član Sindikata strojevodij Slovenije, kar mi je v čast.

Prav tako se trudim, da so naši člani deležni kakovostne turistične ponudbe, ko pridejo v naš prelepi Podčetrtek, saj ves kraj in okolica živita za turizem in od njega. Zagotavljamo lahko tudi kvalitetne razmere za delo sindikata, kar se kaže v velikem številu seminarjev in strokovnih srečanj, tako na domači kot evropski ravni, ki so bili v organizaciji Sindikata strojevodij Slovenije izpeljani pri nas.



Seveda pa ne smem pozabiti povedati, da smo resnično veseli vseh članov, ki nas pridejo obiskat in si za svoj oddih izberejo kozjansko sonce, kozjanski čisti zrak in seveda kozjanske kulinarične užitke ob pregrešno dobri kupici vina, ki ga v naših krajih ne manjka. Sam pa sem zelo vesel tudi vseh sodelavcev, kolegov, ki me pridejo pozdravit v moj občinski »štab«. Zanje si bom vedno vzel čas. Ker je to naš sindikat!

CIRIL STRAJNAR, invalidsko upokojeni strojevodja po hudem izrednem dogodku

Nov začetek življenja

Leta 2001 sem doživel tisto najhujše, kar lahko strojevodja doživi v svoji karieri. Nesrečo. Med vožnjo sem pred sabo nenadoma zagledal sklep vlaka, in preden sem sploh dojel, kaj se v resnici dogaja, sem z lokomotivo in vlakom za seboj že »letel« po bregu navzdol med drevesi in skalami. Vse, česar se v živo spominjam, je grozovit pok, krivljenje in lomljenje železa in nato tišina. Tišina, ki ubija. Ko ne veš, ali si živ ali mrtev. Ko ne veš, kaj lahko pričakuješ, ko boš »prišel« ven. A hvala bogu sem preživel. Lokomotiva je vseeno v svojem bistvenem delu vzdržala in ostala cela, vsaj tam, kjer sem bil sam. In prišel sem ven. Nazaj v življenje.

A takrat so se težave pravzaprav šele začele. Zaradi nesreče, ki sem jo doživel in preživel, sem bil invalidsko upokojen, a priznali so mi samo invalidnost tretje kategorije, ki pa mi je priznavala poškodbo zunaj dela in ne poškodbe iz dela. Kaj je to pomenilo za višino invalidske pokojnine, si lahko predstavljate sami. Na odločitev komisije smo se skupaj s Slovenskimi železnicami pritožili, a neuspešno, ker je sodna praksa pač določila smernice obravnavanja primerov, ki so bili podobni mojemu, seveda v škodo tistega, ki je utrpel posledice dogodka. Zavarovalnica tako preprosto ni želela izplačati rente, ki bi se letno usklajevala z rastjo plač v našem podjetju. Imeli so pokritje v sodni praksi in se postavili za svoj okop.

Po leta trajajočih postopkih in pritožbah, pri katerih so na moji strani odločno stali tudi predstavniki Sindikata strojevodij Slovenije, je na strani našega podjetja prišlo do spremembe Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, in to v zelo pomembnem delu. V delu, ki govori, da se delavcem, ki so se zaradi poškodbe pri delu ali zaradi zdravstvenih posledic zaradi udeležbe v izrednem dogodku invalidsko upokojili in jim višina invalidske pokojnine, vključno z zavarovalno rento, ne zagotavlja višine plače, ki bi jo prejeli, če bi še aktivno delali, zagotovi plačilo razlike med prej



omenjenima prejemkoma in plačo, ki bi jo prejeli, če bi delali. Omenjena razlika se izplačuje do izpolnitve pogojev za starostno upokojeitev.

Na tem mestu bi rad poudaril, da gre za ogromen uspeh sindikatov, med njimi tudi našega Sindikata strojevodij Slovenije, saj zaposlenim, ki so se poškodovali med delom za svoje podjetje, omogoča relativno normalno nadaljevanje življenja vsaj v finančnem pogledu, če se je že zdravstveno bistveno poslabšalo. Rad bi tudi poudaril nesebično zavzemanje sekretarja Sindikata strojevodij Slovenije Silva Berdajsa za naše pravice. Pri iskanju skupne rešitve je sodeloval s človečnostjo, kakršno je danes redko moč videti. Brez njega in ekipe, ki je nesebično delala na tem projektu, uspeha ne bi bilo mogoče pričakovati. S podpisom te spremembe Kolektivne pogodbe so partnerji v pogajanjih, to so sindikati v našem podjetju in podpisniki s strani Slovenskih železnic, pokazali človečnost in čut za sočloveka. Pokazali so, da je človek lahko več, kot pa samo »sodna praksa«. In to šteje. Hvala Sindikatu strojevodij Slovenije za nov začetek življenja! In hvala Silvu Berdajsu, ki je dokazal, da je človek človeku še vedno lahko človek!

ANITA NIKOLIĆ,
Štabna služba – Notranja revizija,
Preizkušena notranja revizorka, članica
Sindikata strojevodij Slovenije

Članstvo v Sindikatu strojevodij Slovenije? Zakaj pa ne!

Članstvo v sindikatu strojevodij? Kot ženska lahko na to pogledam skozi drugačne oči, saj gre za dejavnost, ki je nekako ukoreninjena v domeni naših »močnejših« predstavnikov, če s kančkom navihanosti pogledamo po spolu. Pa vendar tu ne gre za »kar neki« sindikat. Ko govorimo o Sindikatu strojevodij Slovenije, govorimo o organizaciji, kjer so vsi enaki. Tako tisti, ki v prvi vrsti orjejo ledino, kot tisti, ki jim sledijo v drugi, tretji, četrti vrsti. Ženske smo obravnavane kot enakopravne članice in nikakor ne morem reči, da smo šibkejši spol. Kolegi nas nikoli ne gledajo kot šibkejše, saj se zavedajo naše ženske moči in našega prispevka k skupni ideji in boju za naše pravice. Čeprav je njihovo delo robustno in naporno, je njihov odnos do članic Sindikata strojevodij Slovenije topel, spoštljiv in profesionalen.

Zakaj torej biti članica Sindikata strojevodij Slovenije? Preprosto zato, ker se v sklopu tega sindikata vse pravice zazdijo nekako bolj varne, bolj dosegljive in realne. Sama se v tem okolju počutim prijetno. Vem, da bodo tu, ko jih bom potrebovala, in vem, da me bodo kot članico branili in zavarovali vedno, ko bo to potrebno. In to je tisti pomirjujoči občutek. Občutek pripadnosti. Članice lahko veliko dodamo v mozaik sindikalnega uspeha. Nismo samo neaktivna »masa«, in niti ne želimo biti. Zavedamo se našega potenciala in prav tako se ga zavedajo tudi naši moški kolegi. No, morda pa vseeno kot nežnejše duše pogrešamo nekaj več sproščenega druženja, saj v tem hitrem času



vse prepogosto pozabljamo nase in na svoj kolektiv. Morda pa lahko članice prav na tem področju malo bolj »dregnemo« naše moške kolege. Hej, fantje, sindikalni boj je res dejavnost 24/7, vendar pa nikoli ne smete pozabiti nase. Tudi druženje s sodelavci in sodelavkami je in mora biti pomemben del življenja. Vsaj v sistemu, kot je naš. Kjer je že vsak pogovor specifičen, ki je prisotni »civilni« ne razumejo, saj govorimo nek svoj jezik. Ampak to smo mi!

Biti članica Sindikata strojevodij Slovenije? Zakaj pa ne!

Družabno življenje članov SSSLO

Člani Sindikata strojevodij Slovenije smo zelo dejavni tudi v prostem času. Izrabljamo ga na vse mogoče načine. Ker delo na železnica poteka noč in dan, saj gre za »dejavnost, ki nikoli ne spi«, smo tudi člani našega Sindikata ujeti v ta večni krog delovanja našega podjetja. Prav zato znamo prosti čas preživljati na tisoč in en način. In vsak način je naš način. Pa naj bo udeležen posameznik ali skupina. Vedno in povsod se začutita duh in energija naših članov, vedno in povsod smo toplo sprejeti, saj znamo biti ljudje. Znamo biti preprosti, sproščeni, znamo biti nasmejani, znamo biti borci, znamo se približati naravi, znamo biti nosilci dobre volje na krilih življenja, skratka, znamo biti mi. Tako kot prihajamo z vseh vetrov, so tudi naša zanimanja usmerjena na vse konce in kraje. Dejavni smo v športu, kulturi, v slovenskih tradicijah, skratka, člani Sindikata strojevodij Slovenije smo odprti in družabni ljudje. Dovolite, da se vam predstavimo v naših dejavnostih, da se spoznamo še po drugi, bolj sproščeni plati.



Srečanja SSSLO

Najmnožičnejša od vseh prireditev je tradicionalno **letno srečanje Sindikata strojevodij Slovenije**, ki že leta in leta združuje naše člane, zaposlene na Slovenskih železnica. Srečanje je vsako leto v domeni enega od Območnih odborov Sindikata strojevodij Slovenije, saj tako spoznavamo našo prelepo deželo, njene ljudi, njihove običaje ... Vsako leto



se srečamo v drugi regiji, in to bogati naše spoznanje o Sloveniji. To je čudovita prilžnost, da srečamo kolege, katerih morda zaradi različnih turnusov ne vidimo vse leto, se pogovorimo, nazdravimo našemu prijateljstvu in preživimo v skupni družbi nekaj dragocenih trenutkov. Kajti ti trenutki so to, kar šteje. Ti trenutki so gradnik enotnosti. Ko tisoč ljudi vstane, nazdravi in v en glas zapoje ... To je preprosto treba doživeti.



Sindikat strojevodij na poti

Člani Sindikata strojevodij Slovenije se zelo radi skupaj odpravimo na **raziskovanje sveta**, bodisi širnega bodisi bližnjega. Za naše člane organiziramo **izlete**, ki so po navadi polno zasedeni, saj nam ciljne destinacije vedno ponujajo obilo možnosti za raziskovanje zgodovine, uživanje v lokalnih dobrotah ali pa preprosto sproščanje. Prekrižarili smo že velik del Evrope, da o naši deželici sploh ne govorimo. Spoznali so nas v Italiji, San Marinu, Nemčiji, Avstriji, Bolgariji, Romuniji, Ukrajini, v državah nekdanje Jugoslavije in še kje bi lahko našli naše stopinje. Vedno smo bili in vedno bomo dobrovoljni in veseli glasniki našega podjetja in našega Sindikata. Skupni izleti so ena od priložnosti za kakovostno preživljanje prostega časa, hkrati pa tudi priložnost, da se kot kolektiv še bolj povežemo. Med pogovori si tako izmenju-



San Marino

jemo izkušnje, doživetja in situacije, v kakršnih smo se kdaj pa kdaj znašli, v sproščenem ozračju pa se porodi tudi marsikakšna zamisel za izboljšanje dela. Skratka, izleti v organizaciji območnih odborov Sindikata strojevodij Slovenije so resnično dober prispevek k povezovanju članstva.



Bolgarija



Nemčija



Makedonija



Ukrajina



Avstrija

Počitniške kapacitete

V Sindikatu strojevodij Slovenije radi poskrbimo za brezskrben oddih po dostopnih cenah. V ta namen razpolagamo **z devetimi počitniškimi enotami** v priljubljenih slovenskih zdraviliških središčih, in sicer jih imamo šest v Podčetrtku, po eno pa v Moravcih, Čateških toplicah in Zrečah. Vse so prav vse leto polno zasedene, v ceno letovanja pa so vštete tudi ponudbe omenjenih zdravilišč. Tako se uvrščamo med sindikate, ki resnično poskrbijo za zadovoljstvo svojih članic in članov. Izjemno pozitivni odzivi, ki jih dobimo od članic in članov, ki s svojimi družinami letujejo v naših enotah, so samo dokaz več, da je vlaganje v zadovoljstvo članstva prava smer.



Podčetrtek



Apartma v stanovanjskem bloku v Zrečah



Moravci



Čatež

Nogomet



Ker pa smo seveda tudi športno naravnani, vsako leto organiziramo **nogometni turnir**, na katerem se člani sindikata pomerimo v spretnostih z nogometno žogo. Bistvo je druženje, čeprav tudi zmaga nekaj pomeni. Nogomet je vendarle ena od najpomembnejših postranskih reči na našem ljubem planetu. Ampak, ne glede na ekipo, ki dvigne pokal, smo zmagovalci vsi. Kajti, vsaka tekma, vsak zadetek, vsaka obramba, vsak stisk rok ob zadetku, vsako navijanje ... Vse to so naši trenutki, trenutki članov Sindikata strojevodij Slovenije. Trenutki, ki smo jih preživeli skupaj. Ker biti železničar, ne pomeni samo službe, biti železničar, pomeni stil življenja. In zato smo kot eden ...



Kultura

Kulturno udejstvovanje je področje, na katerem so naši člani zelo dejavni. Tako imamo v svojih vrstah kar nekaj glasbenikov, najbolj prepoznaven je vsekakor bobnar slovenske rock skupine Bohem, ki je pravi virtuoz ritma in obenem izjemen promotor svetovno priznanih proizvajalcev bobnov in činel. Potem so tu pesniške duše, ki rime morda ustvarjajo za svoje zadovoljstvo, so pa njihovi verzi odraz časa in prostora, v katerem živimo. Ustvarjati na lokomotivi, ko imaš morda minuto ali dve časa, je resnična predanost čustvom in trenutkom »tukaj in zdaj«, ki jih doživljajo naši člani. Njihove stvaritve večkrat objavimo na kulturnih straneh našega sindikalnega glasila Budnik in vedno naletijo na pozitiven odziv drugih članov. Tudi kakšen pisatelj se najde v naših vrstah, saj je izpod peres naših članov zagle-



Fotografija Aleša Jordana



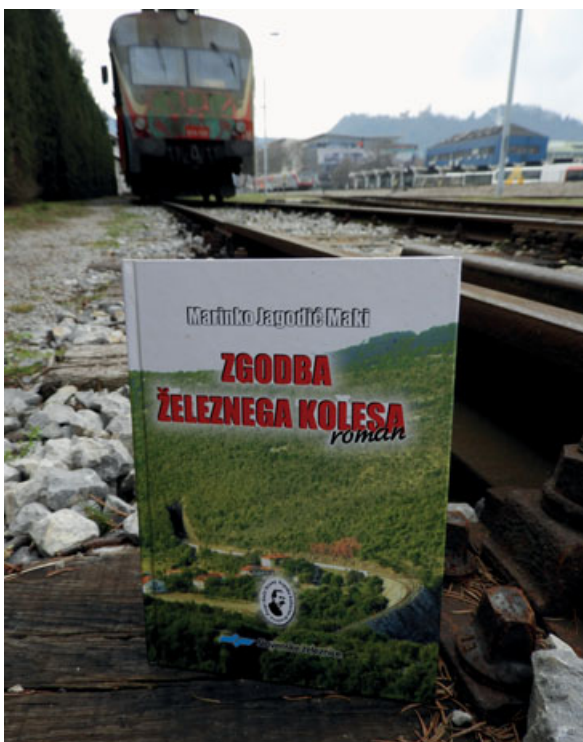
Knjiga Ervina Sorča

dalo luč sveta kar nekaj knjig, romanov in pesniških zbirk. Med knjigami daleč najbolj izstopa Skrivnosti Bohinjskega predora, ki je nastajala kar petnajst let, med romani pa vsekakor Zgodba železnega kolesa. Vse publikacije izpod rok naših članov so bile izdane v več jezikih, predvsem jezikih naših sosednjih držav, opisujejo pa tako naša zasebna kot službena življenje. Lepo je videti, da je med nami kar nekaj ljudi, ki se ne bojijo izražati svojih občutkov prek proze in poezije. Pa čeprav samo na interni ravni. Ampak to sploh ni pomembno, kajti za prave ustvarjalce ni meja. Prav tako je med nami kar nekaj lovcev na trenutke življenja, ki so vedno na preži s svojimi fotoaparati. Motivi, ki jih ujamejo v svoje objektivne, so v večini primerov neločljivo povezani z našim delovnim okoljem, saj imamo člani Sindikata strojevodij Slovenije železnico v krvi.

Da, člani našega sindikata se resnično ne bojimo izraziti sebe skozi umetnost. Kajti ta nas bogati na vseh področjih.



Fotografija Igorja Lična



Roman Marinka Jagodiča - Makija



Damir Pavlič, bobnar rock skupine Bohem



Človek

*In kaj pomeni zate konec
ko se znajdeš na križišču poti
prelit si iz čaše strasti meglenih
ujet kot ptica v iluzijo moči.*

*Glej, ptice pevke v tišini umirajo
ošiljene konice prihod zveri oznanjajo
iz koprene zgodovine prikazen se rodi
v krču otrpne, lažne sanje razkadi.*

*Takrat iz pepela neznanja vstanem
svet se razblinja in uročen obstanem
zlata nit pretrga vez med nebese in peklom
in krik nesmrtnega odzvanja kakor grom.*

*Zlo skozi meglo širi kremplje svoje
zareže v meso, briše tvoje sledi
a na obzorju ognjeni meč vstane
misli so obdane s fokusom moči.*

*Ptice pevke krik iz neskončne globočine
kakor nož zareže v medlo to sivino
v vrtinec ničevosti se pošast razblinja
duša zemlje vpija Gajino milino.*

*In ko pogledaš in ni več sledi
ko prozorne so nevidne vse poti
v viharju križišča se občutki mešajo
človek je vendar človek ...*

Je to res tako težko ...

Avtor: Robert Zakrajšek

Strojevodjeva pesem

*»Glajz« gledam, prekleti
tisoč in en dan
Bog ve katero noč
sledim tiru v temo megleno
po železni preprogi galopira
hrupno, jeklena kobilica
moči mi pije
mojo mladost je že zdavnaj izpila.*

*Upi so izgubljeni
tam, nekje med pragovi
in mnogotere sanje
so kilometrski kamni požrli
katekizem so barve
od zelene, rumene do rdeče
okus železja v ustih
aroma krvi je žareče.*

*Čas pa poganja
kovinska kolesa
in spomin le najlepše
od ur nešteti ohranja
železna preproga je vzporedni svet
kjer moram živeti
čarom jeklene kobile
se je nemogoče upreti.*

Avtor: Jure Krajnik



Člani Sindikata strojevodij Slovenije na Istrskem maratonu 2018

Tek je prav gotovo vir zdravja, vir sprostitve. Marsikatera dobra zamisel se je rodila ravno med tekom, ko so misli proste in osvojenе vsakodnevnih pritiskov. Tek je med našimi člani zelo priznana in pogosta dejavnost. Nekateri menijo, da je tek najcenejši šport, vendar to ne drži vedno. Nekateri se namreč vrhunsko opremijo za tek, drugi ne. Na koncu pa je le najpomembnejši prvinski naboj, ki tekača požene na stezo ali pot. Tega se naši člani še predobro zavedamo. Prav iz naših vrst je prišla zamisel o ustanovitvi tekaške ekipe Slovenskih železnic, ki se udeležuje vseh pomembnejših tekaških prireditev v Sloveniji. V sklopu te ekipe člani Sindikata strojevodij Slovenije kot pomemben člen predstavljamo naše podjetje na Istrskem maratonu, na Maratonu treh src v Radencih in na Ljubljanskem maratonu. Posamično ali v manjšem zastopstvu pa se zberemo tudi na drugih odmevnih tekih po Sloveniji in tujini, predstavnika smo imeli tudi na znamenitem Berlinskem maratonu. Naši člani tekmujejo tudi v gorskih tekaških prvenstvih in tam dosegajo zelo odmevne rezultate, saj naš predstavnik zaseda najvišja mesta v svetovnem pokalu v gorskih tekih v svoji kategoriji. Seveda pa je duh Sindikata strojevodij Slovenije opazen tudi na Red Bull tekaškem napadu na smučarsko skakalno velikanko v Planici, kjer se je naš član pogumno boril z vzpetino in sam s sabo ter osvojil cilj. Vrh planiške velikanke. Koliko ljudi poznate, ki zmorejo to? Člani Sindikata strojevodij Slovenije zmoremo!



Idejna pobudnika tekaške ekipe Slovenskih železnic – Robert Zakrajšek (levo) in Martin Vrašec (desno)

Kolesarstvo

Kolesarstvo je eno od glavnih športnih udejstvanj naših članov. Če samo omenimo skupinske kolesarske podvige, ko smo s kolesi prekrizarili celotno Slovenijo in njeno bližnjo okolico. Bili smo od Goriškega do Pirana in od Planice do Brežic, spoznali so nas slovenski zamejci v Italiji, spoznala nas je legendarna trasa železniške proge Parenzana, danes preurejena v kolesarsko traso, ki je bila za nas še ena od »službenih tur« ... In seveda smo se znašli še marsikje povsod vmes. Povsod z obilo dobre volje in smeha. Povsod so nas sprejeli kot svoje in delili z nami vse. Če bi naštevali vse kraje, ki smo jih obiskali, bi bil ta bilten preobsežen. Naj povemo samo, da je Slovenija prečudovita dežela s prečudovitimi ljudmi. Se pa naši člani lotevajo tudi zahtevnejših podvigov, saj jih kar nekaj sodeluje in tekmuje na raznih državnih prvenstvih. Tako je član Sindikata strojevodij Slovenije del kolesarske ekipe Tuš, ki je bila večkrat razglašena za najboljšo amatersko kolesarsko ekipo na svetu. Naš predstavnik je dosegel drugo mesto v skupnem točkovanju za pokal Slovenije na Bledu. Prav tako je dosegel velik uspeh na 2. Maratonu Alpe in pa v tekmah v vzponu na Celjsko kočo, ki je tehnično zelo zahteven. Tudi drugi naši člani se zelo pogosto udeležujejo vseh zahtevnejših kolesarskih izzivov širom Slovenije, najpomembnejši je vsekakor kolesarski maraton Franja. Torej, kolesarstvo je v krvi naših članov!



Vlado Prpar



Strojvodski »kravatarji« v Dubrovniku



Po hrvatski Istri – Paranzana



Italija – železniški muzej v Trstu



Vršič

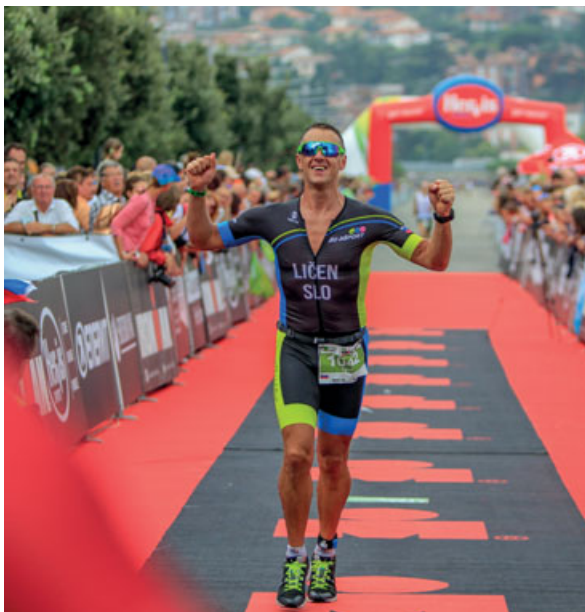


Slivna, GEOSS – geometrijsko središče Slovenije



Otok, Bela Krajina

Triatlon



Triatlon in Iron man tudi nista tuja našim članom. Včasih se vprašamo, ali so tako vztrajni ali preprosto nori. Tek, plavanje in kolesarjenje. Vse te discipline dejansko zahtevajo človeka umirjenega telesa in duha. Človeka, ki ve kaj želi in česa je sposoben. Človeka, ki se ne ustraši ovir, ki mu stojijo na poti. Ki preprosto premaga izziv. In te ljudi v vrstah Sindikata strojevodij Slovenije premoremo. Imamo člane, ki zmorejo. Vsak dodatni komentar bi bil odvečen.

Ironman Koper 2018 – Igor Ličen – Ironman

Alpinizem

Slovenci smo že pregovorno alpski narod. Vse naše bajke in miti vlečejo svoje korenine iz skrivnostnega sveta očaka Vitranca. In tudi naši člani nenehoma opominjajo velikega Vitranca, da tu spodaj živi skupina povezanih in odločnih ljudi. **Alpinizem** je že leta in leta zakoreninjen v genih naših članov. Za nas so zanimivi tako domači kot



Triglav



Mont Blanc



Grossglockner



Grossglockner

tuji vršaci. Osvajanja predelov, kjer je samo nebo meja, so vsakdanjik naših članov. Doma ali v tujini, alpskemu duhu naših pogumnih »hribovcev« je vseeno. Navzgor, samo navzgor! In potem se znajdejo na vrhu Grossglocknerja in Mont Blanca. Nebo je samo meja in nič več od tega.

Motošport



Jure Lokošek

Če se boste kdaj na svoji poti ustavili na katerem od evropskih dirkališč, utegnete zaslišati grmenje Kawasaki Ninje ZX 10 r, na katerem eden od naših članov neustrašno vozi prek ovinkov v sklopu prvenstva za amatersko ligo Evrope. Da, tudi **motošport** ni skrivnost za naše člane. Pod pokroviteljstvom organizatorjev Michael Fiala Motorsports in 2n Race, ki organizirata tekmovalne dneve, naš član kaže ovinkom na Grobniku, Panoniaringu, Hungaroringu, Slovakiaringu, Avtomotodromu Brno in še kje, kdo je v tistem trenutku gospodar dogajanja. Adrenalin pri 300 kilometrih na uro in še narašča.

»Survival«

Člani Sindikata strojevodij Slovenije se znajo tudi **po-vezovati z naravo** v pravem pomenu besede. Ni nas strah stopiti v divjino in iz nje dobiti vse potrebno za preživetje. Za nami je nekaj usposabljanj v preživetju v naravi pri priznanih slovenskih inštruktorjih, ki vodijo usposabljanja tudi za slovenske in tuje oborožene sile. Tudi v gozdu, dobesedno sredi ničesar, se je pokazal priznan timski duh naših članov, saj smo vse izzive in naloge, pred katere so nas postavili inštruktorji, reševali skupaj kot eden. Izdelovanje bivakov, kurjenje ognja s primitivnimi ali improviziranimi sredstvi, spoznavanje užitnih rastlin in osnove lova, peka kruha iz sestavin, najdenih v naravi, filtriranje vode, izdelovanja orožja na način, kot ga izdelujejo starodavna ljudstva, in še in še. Delovali smo, kot delujemo na svojih delovnih mestih. Vsi za enega, eden za vse. Postali smo del narave in narava je postala del nas. Kajti v sodobnem času, ki temelji na zasičenosti ljudi, je zelo pomembno ohraniti stik s prvinsko naravo, kjer se človek umiri in napolni baterije za vrnitev v boj z norim tempom našega časa. Člani Sindikata strojevodij Slovenije to zagotovo vemo.



Od leve proti desni – Dragan Šiljak, Marko Pevec, Robert Zakrajšek in Aleksander Šinko

Borilne veščine

Med našimi člani najdemo tudi pravega **mojstra borilnih veščin**, ki pa se nikoli ne izpostavlja. Resnično pravi duh Bushida. V svojih vrstah imamo mojstra taekwondoja in kickboxinga, ki svoje znanje izpopolnjuje že 23 let. Je večkratni državni prvak v omenjenih borilnih veščinah, pa tudi na mednarodnem podiju je dosegel izjemno odmevne rezultate. V taekwondoju je dvakratni evropski prvak v različnih težnostnih kategorijah, dvakratni evropski ekipni prvak, dvakrat je bil drugi na svetovnih prvenstvih in še bi lahko naštevali. V njegovi lasti je tudi impozantni rekord v moderni zgodovini taekwondoja, in sicer na ekipnih tekmah, kjer se pet borcev bori proti petim nasprotnikom, celih deset (!) let ni izgubil borbe, kar je izjemen podatek. V kickboxingu pa je bil enkrat evropski prvak, trikrat zmagovalec svetovnega pokala, trikrat tretji na svetovnih prvenstvih in enkrat tretji na evropskem prvenstvu. Resnično poklon do tal na »tatamiju«. A on ostaja skromen.



Aleš Lorber

»El Camino de Santiago«



Med našimi člani so tudi pravi **popotniki in pustolovci**, ki doživljanje sveta sprejemajo malo drugače kot večina. Najdete jih po vseh svetovnih popotnih smereh, najmarkantnejša je, vsaj v Evropi, znamenita El Camino de Santiago ali Jakobova pot v Španiji. Po legendi naj bi leta 813 pastir v Galiciji opazil zvezdo, ki je sijala na natančno določeno mesto. Mesto so takrat raziskali in odkrili marmornato grobnico, kjer naj bi počivali ostanki Jakoba, sina Zebedeja in Salome. Kraj so poimenovali Compostela, kar iz latinščine

pomeni zvezdino polje. Kraj je postal romarsko središče in iz tega izročila so se razvile razne romarske poti, ki so izjemno priljubljene še danes. Danes pot sestoji iz več odsekov, vsak pohodnik ali »romar« pa



lahko izbere tisto, ki mu ustreza. Morda si na koncu poti še vedno pripnejo morsko školjko, ki je bila že nekdaj simbol prehojene poti oz. dokazilo o prehojeni romarski poti. In tudi na teh poteh je bilo mogoče srečati neustrašnega duha Sindikata strojevodij Slovenije, saj jo je naš član, naš kolega in sodelavec pogumno premagal in v svoje življenje dodal še eno čudovito izkušnjo. Torej, tudi El Camino de Santiago nosi naš pečat.



Boštjan Slakonja na El Camino de Santiago



Upokoenci

V Sindikatu strojevodij Slovenije damo zelo veliko tudi na izkušnje, ki so jih naši člani pridobili v dolgoletni karieri in jih danes delijo z mlajšimi sodelavci. In zato v trenutku, ko pride čas, da zapustijo naše delovno okolje in se zaposlijo v kolektivu tistih, ki jim kronično primanjkuje časa, odidejo torej med upokoence, vedno poskrbimo, da je to slovo zaznamovano tako, kot se spodobi. Vedno preživimo dan skupaj na izletu, na prijetnem kosilu, kjer se izmenjava izkušenj dobesedno kreše med nami. Naše kolege, ki odhajajo v pokoj, obdarujemo s praktičnim darilom, ki jih nato spremlja še vrsto let. V prispodobi vedno poudarimo, da so naši odhajajoči kolegi kot sadeži na drevesu. Ko dozori, padejo z drevesa, a njihov okus še dolgo razveseljuje vse, obenem pa naredijo prostor za nove sadeže, ki rastejo in še bodo rasli na močnem drevesu, ki so ga kot prejšnji sadeži zgradili prav oni sami. In ravno to pomenijo izkušnje. In te v Sindikatu strojevodij Slovenije izjemno cenimo.



V Idriji



Utrinek iz svečane podelitve ...



Izkušnje ostanejo ...



V Novem Mestu



Na ogledu letališča Jožeta Pučnika

Člani skupščin Sindikata strojevodij Slovenije 1989–2019

MANDATNO OBDOBJE 1989–1991

Kmetič Slavko
Berdajs Silvo
Kovačevič Boro
Purišič Radenko
Katič Mile
Hribovšek Vladimir
Anič Jozo
Dimec Marjan
Ucman Zvone
Birsar Sergij
Zakšek Marjan
Ostaneč Franc
Torej Drago
Djurašinovič Dragutin
Žnidar Drago
Ošljaj Jože
Turk Jože
Kolan Danijel
Tomič Jadranko
Povirk Janko
Kokošar Franc
Hvastja Marjan
Bedeč Jože
Lipicer Janez
Savinc Anton
Udovč Alojz
Kovač Roman
Tušek Rajko
Vidačič Armando
Jozic Pajo

Vidmar Rudi
Kramar Zvone
Šoster Anton
Remec Slavko
Obid Darko
Saksida Lucijan
Kosi Branko
Slatenšek Anton
Lederer Boris
Vidigoj Franc
Štremfel Davorin
Kernel Jože
Dugonik Iztok
Bauman Marijan
Filipič Otmar
Štor Branko
Bohak Bojan
Majerič Matjaž

MANDATNO OBDOBJE 1991–1993

Kmetič Slavko
Berdajs Silvo
Kovačevič Boro
Žnider Drago
Bedeč Jože
Bokal Franc
Lipicer Janez
Rezelj Jože
Povirk Janko
Križaj Jože
Filipič Otmar

Jurak Milan
Dugonik Iztok
Pavlič Ivan
Bauman Marjan
Brečko Martin
Bohak Bojan
Horvat Alojz
Malalan Pavel
Rogelj Ladislav
Subič Dobrivoj
Štremfel Davorin
Vidigoj Franc
Vilhar Matjaž
Ucman Zvone
Kužnik Slavko
Jarc Brane
Kocijan Milan
Birsar Sergij
Žgavc Aleks
Grego Milan
Pogačnik Zoran
Iskra Tomaž
Savinc Anton
Udovč Alojz
Ratej Zlatko
Hladin Ivan
Kolar Alojz

MANDATNO OBDOBJE 1993–1997

Kmetič Slavko
Berdajs Silvo

Torej Drago
Lavrič Jože
Bokal Franc
Križaj Jože
Ošljaj Jože
Lipicer Janez
Lavrič Bojan
Kukenberger Vlado
Filipič Otmar
Benko Franc
Florjančič Srečko
Verdnik Beno
Špec Franc
Medved Dušan
Kmetič Bojan
Dolinšek Franc
Kovačevič Boro
Malalan Pavel
Štremfel Davorin
Hrovatin Damjan
Ostrouška Zlatan
Železnik Marino
Živec Robert
Kulovec Branko
Ucman Zvone
Zupančič Franc
Hrnčič Darko
Birsar Sergij
Sulič Andrej
Stare Marjan
Hribovšek Vladimir
Jermančič Jože
Udovč Alojz

Bedek Jože
Ratej Zlatko
Kosi Branko

MANDATNO OBDOBJE 1997–2001

Kmetič Slavko
Berdajs Silvo
Torej Drago
Lavrič Jože
Jakoš Renato
Križaj Jože
Kujavec Štefan
Lavrič Bojan
Požar Andrej
Letnar Alojz
Ramšak Tomaž
Rebič Milan
Cimerman Drago
Florjančič Srečko
Verdnik Beno
Rakovnik Maksimiljan
Hostnikar Danilo
Kmetič Bojan
Lorber Zdenko
Mahnič David
Tavčar Miran
Šavli Jožef
Hrovatin Damjan
Ostrouška Zlatan
Funa Alojz
Hrnčič Darko
Bojanc Franc
Ivnik Franci
Jarc Branko
Birsar Sergij

Sulič Andrej
Draksler Bojan
Stare Marjan
Jermančič Jože
Udovč Alojz
Baumkirher Jože
Ratej Zlatko
Lojen Zlatko

MANDATNO OBDOBJE 2001–2005

Torej Drago
Berdajs Silvo
Ratej Zlatko
Lokar Anton
Senica Gorazd
Lavrič Bojan
Cesar Igor
Lipovšek Emil
Bokal Franc
Hočevar Matjaž
Jakoš Renato
Kočar Boštjan
Kujavec Štefan
Strajnar Ciril
Lorber Zdenko
Vrečko Igor
Veselko Igor
Meško Ciril
Marko Beno
Dugonik Iztok
Bračko Peter
Anžel Albin
Križnjak Miran
Kovačević Boro
Miklavčič Jasna

Hrovatin Damjan
Subič Dobrivoj
Prhne Ljubo
Tavčar Miran
Šen Tomaž
Kramar Zvone
Ivnik Franci
Jarc Branko
Bojanc Franc
Hrnčič Darko
Birsar Sergij
Bizaljš Aleš
Sulič Andrej
Humar Bojan
Dolžan Boris
Dovžan Viktor
Potočnik Miran
Jermančič Jože
Mihevc Alfonz
Ocepek Albin
Strniša Branko
Lojen Zlatko
Mulej Leon
Dečman Klemen

MANDATNO OBDOBJE 2005–2009

Ratej Zlatko
Berdajs Silvo
Janežič Marko
Birsar Sergij
Rebič Milan
Grofelnik Danijel
Jakoš Renato
Krevs Franci
Letnar Alojz

Lipovšek Emil
Tomič Jadranko
Trček Marko
Zakrajšek Robert
Vrečko Igor
Anžel Albin
Bračko Peter
Črček Denis
Dugonik Iztok
Meško Ciril
Veselko Igor
Vnuk Slobodan
Škrinjar Gino
Ambrožič Miha
Kocjančič Darjo
Prhne Ljubo
Subič Dobrivoj
Zadel Darko
Kramar Zvone
Bojanc Franc
Ivnik Franci
Jarc Branko
Makovec Drago
Humar Bojan
Sulič Andrej
Kozminčuk Josip
Potočnik Miran
Šitar Vitodrag
Strniša Branko
Misja Peter
Tržan Andrej
Žveglič Marko
Lojen Zlatko
Dečman Klemen
Mavrič Darko
Mulej Leon

MANDATNO OBDOBJE 2009–2013

**Ratej Zlatko
Berdajs Silvo
Lorber Zdenko
Janežič Marko
Rebič Milan
Grofelnik Danijel
Jakoš Renato
Krevs Franci
Lipošcar Anđelko
Lipovšek Emil
Lokar Anton
Senica Gorazd
Zakrajšek Robert
Zorec Duško
Dugonik Iztok
Brečko David
Florjančič Srečko
Klobučar Danilo
Kovačič Robert
Ovčak Damjan
Šinko Tomaž
Vnuk Slobodan
Žnidar Jože
Škrinjar Gino
Bizjak Iztok
Kocjančič Darjo
Prhne Ljubo
Subič Dobrivoj
Starc Boštjan
Železnik Marino
Kramar Zvone
Bojanc Franc
Ivnik Franci
Rkman Dejan**

**Humar Bojan
Fon Bogdan
Lozej Jožef
Vidic Sebastijan
Repinc Anton
Ališič Edo
Racman Jože
Gric Janez
File Ivan
Krnč Robert
Lojen Zlatko
Mavrič Darko
Mulej Leon
Oset Vlado**

MANDATNO OBDOBJE 2013–2017

**Ratej Zlatko
Berdajs Silvo
Lorber Zdenko
Janežič Marko
Grlica Boštjan
Končan Janko
Molek Jože
Krevs Franci
Zupančič Metod
Žlogar Blaž
Kosem Jure
Kovačič Robert
Babšek Janez
Kokol Miro
Šela Bogomir
Breznar Matjaž
Medved Aleksander
Steinbacher Evgenij
Šinko Tomaž**

**Maurič Jože
Parapat Lado
Bizjak Iztok
Krapež Aleš
Starc Boštjan
Novak Leopold
Kocjančič Darjo
Ivnik Franci
Judež Simon
Saje Jože
Munih Dimitrij
Mravlja Erik
Žežlina Andrej
Repinc Anton
Pogačnik Gregor
Lazar Stanko
Slakonja Boštjan
Golouh Jurij
Pačnik Rafko
Lojen Zlatko
Ljubej Rudolf
Mulej Leon**

MANDATNO OBDOBJE 2017–2021

**Ratej Zlatko
Berdajs Silvo
Lorber Zdenko
Janežič Marko
Grlica Boštjan
Jug Simon
Kocjančič Matej
Končan Janko
Kosem Jure
Krevs Franci
Zorec Duško**

**Zupančič Metod
Babšek Janez
Greif Zlatko
Hrnčič Sašo
Maurič Jože
Medved Aleksander
Petrovič Dejan
Šinko Tomaž
Špec Bogdan
Parapat Lado
Bizjak Iztok
Frank Damir
Radić Ljubinko
Smerdelj Peter
Starc Boštjan
Judež Simon
Brezovar Igor
Rožman Dušan
Mravlja Erik
Mučič Martin
Munih Dimitrij
Repinc Anton
Pogačnik Gregor
Grivc Janez
Jazbec Jože
Ločičnik Marjan
Perc Ivan
Lojen Zlatko
Ljubej Rudolf
Mulej Leon**

Spominske publikacije Sindikata strojevodij Slovenije

Več o delu Sindikata strojevodij Slovenije, njegovem nastanku in življenju članov si lahko preberete v treh publikacijah, ki so izšle v izdaji oz. pod sponzorstvom Sindikata strojevodij Slovenije in sicer: Bilten ob 10. obletnici Sindikata strojevodij Slovenije, Bilten ob 20. obletnici Sindikata strojevodij Slovenije ter v knjigi Stavka, ki je iztirila rdeči režim. Vse našete publikacije so na voljo tudi na sedežu Sindikata strojevodij Slovenije na Trgu OF 7 v Ljubljani (glavna železniška postaja Ljubljana).



Knjiga iz leta 2016 – Stavka, ki je iztirila rdeči režim



Ob 10 letnici: Bilten ob 10. obletnici Sindikata strojevodij Slovenije



Ob 20 letnici: Bilten ob 20. obletnici Sindikata strojevodij Slovenije



Bilten Sindikata strojevodij Slovenije

Izdajatelj:
Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Robert Zakrajšek

Avtorji fotografij:
Arhiv Sindikata strojevodij Slovenije in članov

Tisk: Tiskarna Januš, Januš Miran s.p., Ljubljana

Naklada: 1700 izvodov

Ljubljana, januar 2019



Ljubljana, januar 2019