



Budnik

ISSN 1408-7405

37/38 december/2001



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



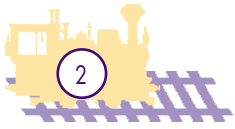
STAVKA

OSMEGA JANUARJA MED 7.30 IN 12.30 URO

»DIREKTORJU NE ZAUPAMO VEČ!«

IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

DIREKTORJU NE ZAUPAMO VEČ!

Leto se hitro izteka. Pravzaprav se vsako leto prehitro izteče. Še nobeno vse od ustanovitve našega sindikata ni bilo brezskrbno. In brez skrbi, kar zadeva individualno zaščito članov, kakor za celovito zaščito v vlečni dejavnosti zaposlenih članov, prihajajoče leto prav gotovo ne bo. Obveza sindikata, predvsem pa vodstva, da stori vse, kar je potrebno, za zagotavljanje socialne varnosti in izboljšanja delovnih razmer in standarda svojih članov, je vedno prva misel našega delovanja. Ob tem moram povedati, da je vsako odločitev, ki jo je treba sprejeti, vedno treba pretehtati iz zornega kota vsakega člana (območnega odbora). Zaradi tega se včasih komu zdi, da kakšni predlogi iz posameznih okolij niso dovolj upoštevani, pa vendar, predlogi so vedno dobrodošli, odločitve pa morajo zadovoljiti večino članstva.

Letošnje leto je bilo volilno v našem sindikatu. Prenovili smo akte sindikata in s tem zadovoljili nekatere zahteve članstva. Delno so se na podlagi volitev pomladili organi sindikata, kar je prav gotovo dobro. Zelo me veseli, da tudi v okviru novih organov potekajo dinamične razprave, pomembne odločitve pa sprejemamo soglasno. To kaže predvsem na to, da se vsak zaveda velike odgovornosti, ki jo je z izvolitvijo sprejel. Predvsem takšno zavedanje pa je zagotovilo, da bomo tudi v prihajajočem letu kos nalogam in izzivom, ki že trkajo na vrata. V teku je klimatizacija lokomotiv. Pendolini so se »prijeli«, Siemensi pospešeno prihajajo in upam, da bodo strokovne službe držale obljubo, da bodo do prihoda vseh novih vlakov budno spremljali promet teh vlakov in zagotavljali največjo mogočo vključenost vozil v promet, tako da trenutne težave s prenatrpanostjo ne bodo ogrožale varnosti strojevodij in seveda potnikov. Ponovni predlog za pridobitev kreditov za nabavo novih več sistemskih lokomotiv je pripravljen in upam, da je v času izdaje Budnika že sprejeta odločitev, da se lahko gre v javni razpis. Tehnična komisija je svoja stališča glede strojevodske kabine že podala.

Do prvega januarja 2002 bi morale steči vplačevanje dodatnega prostovoljnega pokojninskega zavarovanja, direktor pa nikakor noče spoštovati dogovora, ki smo ga v zvezi s tem sprejeli ob podpisu kolektivne pogodbe za tekoče leto. Kako pričeti pogajanja za novo tarifno prilogo, ko pa se ne moremo zanesti na podpisane dogovore? Kako se z njim pogajati in dogovarjati o bodoči organiziranosti, ko pa še zadnje reorganizacije nismo spoznali v polni obliki. Kako zaupati direktorju podjetja, ki podpiše dogovor o novitem podjetju in o lastninjenju podjetja v celoti, v tajnosti pripravlja predloge o razbitju podjetja, v pismih in sporočilih zaposlenim pa piše, da samo enotni lahko dosežemo uspeh. Kako naj zaupamo direktorju, ki je ob sprejetju nove organiziranosti podjetja, katero je prineslo delitev na dve poslovni področji, znotraj vsakega poslovnega področja pa na tri poslovne enote, na seji sveta delavcev kriknil od veselja: »Tako, dogovorili in sprejeli smo zelo dober organizacijski akt, sedaj ga moremo le še udejaniti!«, po tem pa ne sledi niti svojim besedam. Kako zaupati direktorju, ki namesto modrosti direktorovanja sledi »kvazi« kapitalskim interesom, ki ne izvirajo iz potreb in nujnosti podjetja, ki ga vodi, pač pa interesom, ki prihajajo od zunaj? Kako zaupati direktorju, ki ukinja potniške vlake? Kako zaupati direktorju, ki želi v novi organiziranosti ukiniti poslovno enoto za vleko in vozna sredstva, ki je dokazano najbolj racionalno organizirana? Kako zaupati direktorju, ki se zaradi krize vodenja, neobstoja jasnih razvojnih strategij, neaktivnosti pri izvajanju nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture zateče k reorganizaciji?

Očitno se je lažje skrivati za nekakšnimi potrebami po reorganizaciji, kot pa uspešno voditi podjetje, predvsem pa biti uspešen pri lobiranju za zagotavljanje potrebnih sredstev za modernizacijo podjetja oz. za usposobitev podjetja za tržni nastop brez preteklih bremen. Prepričan sem, da lahko v imenu vseh članov našega sindikata pozivam direktorja SŽ, da upošteva do-

govore in argumente, ki so predvsem ekonomskega in organizacijskega značaja, da preneha z razbijanjem SŽ, predvsem pa »vleke«. Škodo, ki bo z razbitjem povzročena, bomo morali ponovno na svojih ramenih in denarnicah nositi tisti, ki bomo na »železnici« ostali, direktorji pa za slabe odločitve vedno obtožijo »nekakšne objektivne okoliščine«, zaradi katerih so bili neuspešni in odidejo drugam. Da se direktor SŽ do podjetja oz. zaposlenih v zadnjem času obnaša v stilu »slona v trgovini s porcelanom«, kaže tudi novi vozni red, na katerega so žolčno reagirali župani prizadetih območij. To pomeni, da so bile sindikalne kritike utemeljene. Enako lahko trdim o izdanem sklepu o presežkih brez predhodnih postopkov, ki ga je vendarle preklical in enako, o tem sem prepričan, velja tudi za kritike, ne samo našega sindikata, na njegova razmišljanja o novem Zakonu o reorganizaciji

Da direktorju ni mogoče zaupati, je ugotovil tudi svet delavcev na svoji 28. redni seji. Očitno direktor meni, da mu dogovorov z zaposlenimi ni treba spoštovati. Glavni odbor je za to, da resno izkaže pričakovanje po takojšnji realizaciji podpisanih dogovorov, na svoji seji 14. decembra soglasno sprejel sklep o stavki, ki jo organiziramo skupaj še z drugimi sindikati 8. januarja med 7.30 in 12.30. Člani sindikata bodo s potrebnimi navodili glede poteka stavke obveščeni na običajen način.

Upam, da bo pri odločitvah direktorja prevladala nujno potrebna modrost in na koncu ne bo treba iskati puhlih izgovorov.

Že v uvodu sem omenil, da prihajajoče leto ne bo bistveno drugačno od prejšnjih, začelo se bo s stavko in ravno zato še posebej prisrčno želim v prihajajočem letu vsem članicam in članom, sodelavkam in sodelavcem kakor tudi vsem bralcem veliko sreče doma in pri delu, zdravja, osebnega zadovoljstva ter prijateljstva in ne nazadnje tudi socialne varnosti.

Drago Torej



STAVKA!

Sindikat strojevodij Slovenije, Sindikat železničarjev Slovenije, Sindikat železniškega transporta Slovenije, Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije, Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije in Sindikat vzdrževalcev železniških voznih sredstev Slovenije so na svoji skupni seji dne 17. decembra 2001 na podlagi

UGOTOVITVE:

da se s strani direktorja Slovenskih železnic d.d. ne spoštujejo sklenjeni dogovori in da se kljub večkratnim opozorilom še vedno kršijo zakoni in Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa, ob tem pa se sprejemajo odločitve, ki so predmet usklajevanj s podpisniki Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, ki enostransko posegajo v plačni sistem in večino delavcev postavljajo v podrejen položaj.

sprejeli naslednje

SKLEPE:

1. Sindikat strojevodij Slovenije, Sindikat železničarjev Slovenije, Sindikat železniškega transporta Slovenije, Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije, Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije in Sindikat vzdrževalcev železniških voznih sredstev Slovenije s 17. decembrom 2001 napovedujemo stavko.

2. Stavka bo potekala v torek, 8. januarja 2002 od 7.30 do 12.30 ure.

3. Imenuje se stavkovni odbor v naslednji sestavi:

• Albert Pavlič	predsednik	• Roman Jakopič	član
• Drago Torej	član	• Avdo Mešič	član
• Jože Pavšek	član	• Zdravko Skrbiš	član

4. V času stavke delavci ostanejo na svojih delovnih mestih in opravljajo le tista dela in naloge, ki so potrebna za opravljanje prevoznih storitev v železniškem prometu, ki jih določa Dogovor o opravljanju železniškega prometa med stavko in dela in naloge za katere tako odloči stavkovni odbor.

5. Po končani stavki se prične z delom v skladu s predpisi, ki urejajo varnost in urejenost železniškega prometa in drugimi predpisi.

naslednje

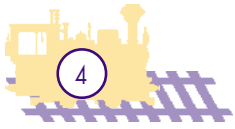
STAVKOVNE ZAHTEVE:

- 1. Da se takoj realizirajo vsi dogovori, ki so navedeni v prilogi .**
- 2. Da se takoj odpravijo vse ugotovljene kršitve zakonov in Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, ki so navedene v prilogi .**
- 3. Da se takoj realizirajo vse nerealizirane zahteve sindikatov, ki so bile podane 26. marca 2001 z dopisom št. 28/2001.**

naslednjo

IZJAVO:

V času stavke bo zagotovljeno opravljanje železniškega prometa v obsegu kot je določen v Zakonu o železniškem prometu (Ur.l.RS št. 92/99) in v Dogovoru o opravljanju železniškega prometa med stavko z dne 16.12.1999.



PODROBNA PREDSTAVITEV STAVKOVNIH ZAHTEV

1. V zvezi s prvo stavkovno zahtevo sindikati zahtevamo, da se realizirajo naslednji dogovori:

- Dogovor, sklenjen med predstavniki delavcev v nadzornem svetu Slovenskih železnic d.d. in kandidatom za direktorja Slovenskih železnic d.d. z dne 29. junija 1999
- Dogovor, sklenjen med sindikati in upravo Slovenskih železnic z dne 19. januarja 2001
- Dogovor o izvajanju preventivnega aktivnega oddiha zaposlenih na Slovenskih železnicah d.d. z dne 10. februar 2000, sklenjen med Svetom delavcev Slovenskih železnic d.d. in direktorjem Slovenskih železnic d.d.
- Dogovor, sklenjen med vodjema pogajalskih skupin, ki se nanaša na plačilo prispevka za prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje
- Dogovor, sklenjen med upravo Slovenskih železnic d.d. in Sindikatom železničarjev Slovenije z dne 9. oktober 2001

2. V zvezi z drugo stavkovno zahtevo sindikati zahtevamo, da se odpravijo naslednje kršitve Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa:

- **Kršitev 118. člena KPDŽP**
Kljub večkratnim opozorilom in kljub jasnim določbam KPDŽP in Zakona o delovnih razmerjih, da se nadurno delo ne sme uvesti, če je delo mogoče opraviti z ustrežno organizacijo in delitvijo dela, razporeditvijo delovnega časa, z uvajanjem novih izmen in zaposlitvijo novih delavcev, se na Slovenskih železnicah d.d. pojavlja nadurno delo v obsegu, ki pomeni grobo kršitev 50. člena Zakona o delovnih razmerjih in 118. člena KPDŽP.
- **Kršitev Dogovora o izvajanju preventivnega aktivnega oddiha zaposlenih na Slovenskih železnicah d.d. in posledično 125. člena KPDŽP**
Direktor Slovenskih železnic d.d. se je s podpisom Dogovora o izvajanju preventivnega aktivnega oddiha zaposlenih na Slovenskih železnicah d.d. obvezal, da se bo na Slovenskih železnicah izvajal preventivni aktivni oddih v obliki zdravstvene preventive, ki ima za cilj ohranjanje in obnavljanje psihofizičnih sposobnosti zaposlenih in ohranjanje delovnega mesta. V skladu z 10. členom omenjenega dogovora bi moral objaviti razpis za prijavo na preventivni aktivni oddih najkasneje do 30. septembra v tekočem letu. Ker tega v letu 2001 za leto 2002 ni objavil je s tem direktno kršil sam dogovor in posledično 125. člen KPDŽP in z dogovorom določeno zdravstveno preventivo enostransko prekinil.
- **Kršitev 132. in 133. člena KPDŽP**
Kljub večkratnim opozorilom in zahtevam, da se delavcem v tekočem letu omogoča izrabo letnega dopusta, uprava Slo-

venskih železnic d.d. tega ne zagotavlja. Po podatkih je bilo v obdobju I-X/2001 na Slovenskih železnicah d.d. izrabljeno le 69,2 odstotkov letnega dopusta, kar pomeni kršitev 132. in 133. člena KPDŽP.

- **Kršitev 160. člena KPDŽP**

V letu 2001 so bile v posameznih sekcijah za vleko izvedene prekvalifikacije pomočnikov strojevodij za strojevodja I. Kljub temu, da so se delavci izobraževali v interesu delodajalca in da so bili na izobraževanje napoteni s strani delodajalca, jim uprava Slovenskih železnic d.d. po končanem izobraževanju ni zagotovila ustrezne prerazporeditve na novo delovno mesto. S tem je bil kršen 160. člen KPDŽP, ki določa, da mora delodajalec delavca, ki ga je napotil na izobraževanje, razporediti v skladu s pridobljeno strokovno izobrazbo takoj po končanem izobraževanju.

- **Kršitev 191. člena KPDŽP**

Uprava Slovenskih železnic d.d. kljub večkratnim opozorilom in kljub razlagi šefa službe za pravne zadeve in kljub predlogom šefov sekcij, še vedno ni realizirala 191. člena KPDŽP, saj delavcem kljub temu, da opravljajo dela na delovnem mestu kjer se združujejo posamezna dela iz različnih delovnih mest, ni izdala sklepov o plači s katerim bi jim določila plače po plačilnem razredu za delovno mesto, ki je izmed njih najvišje ovrednoteno.

- **Kršitev priloge 5 h KPDŽP**

Direktor Slovenskih železnic d.d. mag. Igor Zajec je 11. decembra 2001 s Sindikatom delavcev železniške dejavnosti Slovenije (SDŽDS) in Sindikatom železniškega prometa Slovenije (SŽPS) podpisal dogovor o načinu izpolnitve stavkovnih zahtev, ki sta jih SDŽDS in SŽPS postavila z napovedjo stavke, ki naj bi se izvedla dne 12.12.2001.

V točki 1.3. je bilo med zgoraj navedenimi podpisniki dogovorjeno, da bodo Slovenske železnice d.d. uveljavile dodatek za delo na mejnih postajah v skladu s predlogom Navodila o evidentiranju in obračunavanju osebnih dodatkov z dne 25. oktober 2001, ki ga je uprava posredovala sindikatom soglasje. Ob tem so se Slovenske železnice d.d. zavezale, da bodo dodatek obračunale od uveljavitve sprememb KPDŽP dalje.

Ker na omenjeno navodilo uprava Slovenskih železnic ni pridobila soglasja sindikatov v skladu z 3. točko priloge 5, niti v skladu z 8. oz. 242. členom KPDŽP, pomeni odločitev uprave Slovenskih železnic grobo kršitev navedenih členov KPDŽP.

3. V zvezi s tretjo stavkovno zahtevo sindikati zahtevamo, da se realizirajo zahteve, ki so jih sindikati dali 06.03.2001 z dopisom št. 28/2001.



SVET DELAVCEV DIREKTORJU IZREKEL NEZAUPNICO

Izhajajoč iz pristojnosti, ki jih določa 87. člen Zakona o sodelovanju delavcev pri upravljanju je Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. na 28. redni seji dne 14. decembra 2001 med drugim obravnaval tudi:

- realizacijo dogovora, ki so ga sprejeli predstavniki delavcev v nadzornem svetu Slovenskih železnic d.d. in kandidat za direktorja Slovenskih železnic d.d. Igor Zajec dne 29. junija 1999,
- realizacijo dogovora, ki sta ga sprejela vodja pogajalske skupine delodajalca Igor Zajec in vodja sindikalne pogajalske skupine Silvo Berdajs v zvezi z izvajanjem prostovoljnega dodatnega pokojninskega zavarovanja,
- zaključno poročilo o izboljšanju učinkovitosti procesov Slovenskih železnic d.d., ki ga je pripravil ITEO Svetovanje d.o.o. v sodelovanju s Slovenskimi železnicami d.d.,

V zvezi z zgoraj navedenim je Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. po razpravi sprejel naslednje

UGOTOVITVE:

1. Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. ugotavlja, da je bil 29. junija 1999 med predstavniki delavcev v nadzornem svetu Slovenskih železnic d.d. in kandidatom za direktorja Slovenskih železnic d.d. Igorjem Zajcem podpisan poseben dogovor, ki se nanaša na izvolitev direktorja Slovenskih železnic d.d. in na njegove obveznosti v primeru njegove izvolitve.
Ob tem Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. ugotavlja, da direktor Slovenskih železnic d.d. Igor Zajec v obdobju od njegove izvolitve pa do 14. decembra 2001 dogovora ni realiziral:
 - ker ni spoštoval in zagotovil doslednega izvajanja zakonov in drugih predpisov na vseh ravneh Slovenskih železnic d.d.,
 - ker v pripravljalnem postopku novega zakona o reorganizaciji in privatizaciji ter dokapitalizaciji javnega podjetja Slovenske železnice d.d. ni zagovarjal enovitosti Slovenskih železnic d.d. in njihovega upravljanja brez izločanja posameznih dejavnosti,
 - ker v pripravljalnem postopku novega zakona o reorganizaciji in privatizaciji ter dokapitalizaciji javnega podjetja Slovenske železnice d.d. ni zagovarjal, da se v primeru lastninjenja Slovenske železnice d.d. lastninijo kot celota in da se pri tem upoštevajo ugotovljene terjatve zaposlenih iz naslova manj izplačanih plač ter zaposlenim ni zagotovil ustreznega deleža za notranji odkup,
 - ker ni realiziral obljube, da bo storil vse za dosledno izvajanje nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture tako, da bi imel železniški promet prednost pred drugimi vrstami prometa in pri svojem delu ni zagotovil sredstev za nemoteno izvajanje prevoza potnikov v notranjem prometu in blaga v kombiniranem prometu,
 - ker znotraj Slovenskih železnic d.d. ni vzpostavil dejanske tržne in logistične funkcije,
 - ker ni povečal deleža Slovenskih železnic pri prevozu blaga preko Luke Koper in ker za Slovenske železnice d.d. ni dosegel višjih cen v luškem tranzitu, ki bi bile primerljive s cenami drugih prevozov, kljub temu, da je bil to dolžan storiti tudi po sklepu

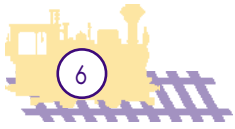
Vlade Republike Slovenije,

- ker ni zagotovil večinskega deleža Slovenskih železnic d.d. v Feršedu d.d., niti ni znotraj Slovenskih železnic d.d. ustanovili lastne špedicijske dejavnosti,
 - ker ni zagotovil primernejšega vodenja Slovenskih železnic d.d. z več člansko upravo,
 - ker za leto 2002 ne zagotavlja potrebnih finančnih sredstev za izvajanje preventivnega aktivnega oddiha zaposlenih na Slovenskih železnicah d.d.,
 - ker s pridobljenimi sredstvi iz odkupa stanovanj ni ustanovil namenskega sklada s katerim bi se reševala stanovanjska problematika zaposlenih na Slovenskih železnicah d.d..
2. Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. ugotavlja, da se je direktor Slovenskih železnic d.d. zavezal, da bo, skupaj s sindikati, podpisniki Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa, sklenil poseben dogovor na podlagi katerega bo vsem delavcem Slovenskih železnic d.d. in delavcem v družbah, ki so v njeni večinski lasti, zagotovil plačilo prispevka za prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje najkasneje s 1. januarjem 2002 in najmanj v višini, ki jo določa zakon.
Ob tem Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. ugotavlja, da direktor Slovenskih železnic d.d. pogojuje izvajanje prostovoljnega dodatnega pokojninskega zavarovanja s sprejemom poslovnega načrta Slovenskih železnic d.d. za leto 2002 iz česar izhaja, da zaveza direktorja Slovenskih železnic d.d., da bi z izvajanjem prostovoljnega dodatnega pokojninskega zavarovanja pričeli najkasneje s 1. januarjem 2002 ne bo realizirana.
 3. Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. ugotavlja, da je bilo s strani ITEO Svetovanje d.o.o. v sodelovanju s Slovenskimi železnicami d.d. v maju 2001 pripravljeno zaključno poročilo, ki se nanaša na izboljšanje učinkovitosti procesov SŽ. Iz poročila je razvidno, da se Slovenske železnice d.d. soočajo s krizo vodenja in da je to eden izmed temeljnih problemov Slovenskih železnic d.d., ki se kaže v tem, da ni jasnega razvojnega načrta, ki bi opredeljeval ključne strateške cilje in naloge in omogočal, da se posamezni cilji in naloge tudi dosegajo. Ravno tako je značilno, da ni prioriteto zastavljenih nalog in da zaposleni niso seznanjeni z načrti oz. cilji in usmeritvami Slovenskih železnic d.d..

Na podlagi zgoraj navedenih ugotovitev je Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. sprejel naslednji

SKLEP:

Izhajajoč iz zgoraj navedenih ugotovitev Svet delavcev Slovenskih železnic d.d. direktorju Slovenskih železnic d.d. izreka nezaupnico in predlaga nadzornemu svetu in skupščini Slovenskih železnic d.d., da se do zgoraj navedenih ugotovitev opredeli, sprejme oceno dosedanjega dela direktorja Slovenskih železnic d.d. ter v zvezi s tem sprejme ukrepe, ki bodo zagotovili realizacijo sprejetih dogovorov in odpravili krizo vodenja na Slovenskih železnicah d.d.



Nova železniška zakonodaja

HOLDING ŠE NAPREJ UDARNA TEMA NAŠIH »OBLASTNIKOV«

V prejšnji številki Budnika smo vas seznanili s predlogi nove železniške zakonodaje in si takrat postavili vprašanje: »Ali smo pred koncem obstoja javnega podjetja Slovenske železnice d.d.?« Vprašanje je žal po dveh mesecih še zmeraj aktualno, saj se direktor še zmeraj oklepa zamisli o ustanovitvi Holdinga, nič dosti drugače pa ne razmišlja tudi njegova politična nadgradnja, ki si od privatizacije določenih segmentov našega sistema očitno obeta določene koristi.

Kar zadeva zloglasni **Zakon o preoblikovanju, dokapitalizaciji in privatizaciji SŽ**, d.d., je edina pozitivna novica ta, da ga za zdaj vlada še ni obravnavala in da posledično temu še ni v parlamentu. Sicer pa je v oblastnih strukturah sistema (Uprava SŽ, Ministrstvo za promet, Direkcija SŽ) težko najti sogovornika, ki bi si sistem SŽ znal (bil zmožen!) predstavljati še kako drugače kot holdinško tvorbo, ki bo omogočala, da se določeni deli sistema privatizirajo. Ob takem stanju duha je/bo težko prepričati nasprotno stran, da imajo njihovi predlogi več slabih kakor dobrih

strani. In kar je najhujše. Če bo šel sistem enkrat narazen (imeli bomo zasebna podjetja, podjetja, ki bodo javne gospodarske družbe, podjetja z mešanim lastništvom), te napake več ne bo mogoče popraviti. Tisti, ki danes vedrijo na železniškem nebu, si bodo eksistenco zagotovili, tisti, ki pa bomo v razčetrjenem sistemu železnic na slovenskem ostali, pa ne bomo mogli vrniti časa nazaj.

Ko pa govorimo o drugem zakonu, ki smo ga v prejšnji številki predstavili v tako imenovanem paketu železniške zakonodaje, to je o **Zakonu o spremembah zakona o železniškem prometu**, pa je treba podati informacijo, da je le - ta že bil potrjen na vladi in čaka na sprejem v parlamentu. Če se boste spomnili, gre za zakon, ki predvideva preimenovanje dosedanje direkcije v agencijo za železnice, ustanovitev posebnega urejevalnega - pritožbenega organa na ravni ministrstva, prenosu lastništva premoženja Slovenskih železnic ... Da je prišlo do sprememb vsebine nekaterih škodljivih členov tega predloga, je bilo treba opraviti kar nekaj sestankov,

da so se navsezadnje tudi vsi odgovorni na SŽ ter Ministrstvu zdržamili in ugotovili, kakšen bi bil položaj SŽ pod tem zakonom.

To, kar je v tem predlogu zakona boljše kakor je bilo v prvotnem predlogu, se dotika lastništva nad deli našega premoženja. Po prvotnem predlogu bi se nam znala zgoditi popolna razlastitev našega podjetja kar pa se predvsem zaradi sindikalnega pritiska ne bo zgodilo. Predlog v tem zakonu je, da se npr. železniška postajna poslopja prenesejo v last SŽ d.d, kar se razume kot povečanje (dokapitalizacija) lastniškega kapitala države v našem podjetju. Zakon je zaradi tega (ter ob še nekaterih izboljšanih rešitvah) mogoče oceniti kot sprejemljiv, če ga le na poti do njegovega sprejema v parlamentu ne bodo »povozili« različni politični interesi.

Med drugim je v predlogu tega zakona (ki smo ga podrobno predstavili v prejšnji številki) sedaj predlagano, da RS daje poročilo za obveznost agencije iz naslova posojil do skupne višine 16,5 milijarde tolarjev za leti 2002 in 2003.

*Veselo, zdravo in uspešno
ter zadovoljstva
polno leto 2002*

sekretar:
Silvo BERDAJS

podpredsednika:
Zlatko RATEJ
Gorazd SENICA

predsednik
Drago TOREJ



Aktualno

UGOTAVLJANJE VIŠKOV PO ODLOČNI SINDIKALNI INTERVENCIJI ZAUSTAVLJENO!

V Uradnih objavah je bila 15. novembra objavljena nova sistematizacija delovnih mest, ki jo je po »hitrem postopku« sprejel direktor Slovenskih železnic.

Sicer pa se je s prvim predlogom sprememb sistematizacije svet delavcev seznanil 4. oktobra in na takratni seji podal na prvotni predlog negativno mnenje. Razpravo večine v svetu delavcev bi bilo mogoče takrat strniti v nekaj skupnih imenovalcev, in sicer, da predlog ni nastal na podlagi analize obstoječega stanja na terenu, ni nastal v sozvočju z interesi posameznih šefov sekcij, še manj da bi bili k dajanju kakršnegakoli mnenj do takrat poklicani sindikalni predstavniki. Na podlagi tega je prišlo takrat do dogovora, da se ustanovita dve skupini predstavnikov sveta delavcev (ena za infrastrukturo in ena za transport), ki bosta s kadrovske službe na skupnih posvetovanjih poskušali uskladiti nekatera odprta vprašanja. Do teh posvetovanj je sicer prišlo, toda brez tega, da bi bile usklajene tudi vse anomalije, ki so se v predlogu sistematizacije pojavile. Pričakovati je bilo, da bo potreben dialog stekel tudi na relaciji kadrovska služba – šefi sekcij, toda še največje presenečenje so novo objavljene spremembe sistematizacije v uradnih objavah pomenile prav za šefe sekcij, ki so šele iz uradnih objav izvedeli, koliko sistematiziranih delovnih mest imajo v sekciji manj. Seveda to ni način dela, ki bi rodil rezultate, zato je bilo seveda negotovanje s vseh strani veliko.

Da pa to ni bilo še dovolj, je direktor kmalu potem, na podlagi novo sprejete sistematizacije, pričel preko kadrovske službe še s postopkom ugotavljanja presežnih delavcev. V zvezi s tem je bil izdan tudi poziv vsem delavcem, da v kadrovske službe sekcij prinesejo dokazila, s katerimi bodo uveljavljali svoje pravice, ki jim po KPDŽP v zvezi s postopki ugotavljanja presežnih delavcev gredo.

Ob koncu novembra se je tako direktor s posebnim dopisom obrnil še na svet delav-

DOPIS DIREKTORJU SŽ

ZADEVA: Ugotovitev obstoja trajnega prenehanja potreb po delu delavcev v Javnem podjetju Slovenske železnice d.d.

Dne 28.11.2001 smo prejeli vaš sklep št. Dir. 1367/01 z dne 23.11.2001 v katerem nas obveščate, da ugotavljate obstoj trajnega prenehanja potreb po delu delavcev v Javnem podjetju Slovenske železnice d.d. s sedežem v Ljubljani, Kolodvorska 11.

V zvezi s tem vam sporočamo, da pri izdaji sklepa št. Dir. 1367/01 z dne 23.11.2001 niste upoštevali oz. ste kršili 84., 87. in 89. člen Kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa (v nadaljevanju: KPDŽP).

Izhajajoč iz zgoraj navedenega je za reprezentativne sindikate na Slovenskih železnicah d.d. vaš sklep št. Dir. 1367/01 z dne 23.11.2001 ničen.

Obrazložitev:

1. 84. člen KPDŽP jasno določa, da lahko Uprava Slovenskih železnic d.d. ugotavlja trajno presežne delavce le po predhodni racionalni delitvi dela v družbi, tako na ravni družbe, kot na ravni organizacijskih enot med katerimi je možno razporejanje delavcev v skladu s KPDŽP.

Nadalje 87. člen KPDŽP določa, da je Uprava Slovenskih železnic d.d. dolžna, takoj po ugotovitvi obstoja trajnega prenehanja potreb po delu delavcev, o tem pisno obvestiti sindikate, na podlagi 91. in 94. člena ZSDU pa tudi Svet delavcev Slovenskih železnic d.d.

Ob tem 87. člen KPDŽP jasno določa, da je treba obvestilo priložiti:

- pisno poročilo o dejanski zasedenosti obstoječih delovnih mest in načrtovani optimalni zasedbi,
- pisno poročilo o možnostih za razporejanje določenih delavcev,
- pisno poročilo o možnostih za prekvalifikacijo in dequalifikacijo posameznih kategorij delavcev,
- pisno poročilo o možnostih za skrajševanje delovnega časa v družbi,
- seznam delavcev, ki jim v skladu z zakonom in KPDŽP ne more ali lahko samo s soglajanjem preneha delovno razmerje.

89. člen KPDŽP pa določa, da delodajalec ne sme ugotavljati trajno presežnih delavcev na tistih delih, kjer ima sklenjene pogodbe s kooperanti, najeta tuja delovna sredstva ali sklenjene pogodbe o delu in bi ta dela lahko opravljal delavec, ki bi ostal brez dela.

Ker reprezentativni sindikati na Slovenskih železnicah d.d. nismo seznanjeni s predhodno racionalno delitvijo dela v družbi in ker obvestilo oz. vašem sklepu št. Dir. 1367/01 z dne 23.11.2001 niso priložena posamezna poročila kot jih določa 87. člen KPDŽP, vključno s poročilom o sklenjenih pogodbah s kooperanti, najetim tujim delovnim sredstvom in sklenjenimi pogodbam o delu iz 89. člena KPDŽP, ugotavljamo, da je Uprava Slovenskih železnic d.d. kršila 84., 87. in 89. člen KPDŽP.

Izhajajoč iz zgoraj navedenih dejstev vas opozarjamo, da bomo z vsimi sredstvi, ki so nam kot sindikatom na voljo, preprečili nezakonito ugotavljanje trajno presežnih delavcev.

SINDIKAT STROJEVNIKOV SLOVENIJE
Predsednik: Drago Jazbec

SINDIKAT ŽELEZNIČARJEV SLOVENIJE
Predsednik: Albert Pavlič

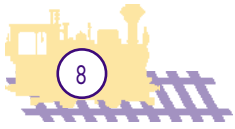
SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE
Predsednik: Anja Matijevič

SAMOSTOJNI SINDIKAT PROGOVZDRŽEVALNE DEJAVNOSTI SLOVENIJE
Predsednik: Rokan Jakič

SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA SLOVENIJE
Predsednik: Jaka Prošek

SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA PROMETA SLOVENIJE
Predsednik: Ivan Štehič

SINDIKAT DELAVCEV ŽELEZNIŠKE DEJAVNOSTI SLOVENIJE
Predsednik: Srečka Hvalje



cev in sindikate na SŽ ter v tem dokumentu navedene obvestil, da ugotavlja obstoj trajnega prenehanja potreb delavcev v javnem podjetju SŽ d.d. **Tako svet delavcev kot sindikati na SŽ smo se na dopis nemudoma odzvali ter direktorju podali pisno ugotovitev, da je njegov sklep s prejšnjim navedeno tematično ničen oziroma brezpredmeten.** Zakaj?

Predvsem zaradi tega, ker pomeni njegov sklep neupoštevanje in kršitev določb Zakona o soupravljanju kot tudi določb kolektivne pogodbe.

- po Zakonu o soupravljanju je treba v primeru zmanjšane gospodarske aktivnosti (kar direktor navaja kot razlog njegovi ugotovitvi o obstoju trajnega prenehanja potreb po delu delavcev) o tem uradno obvestiti svet delavcev in izvesti skupno posvetovanje, kar pa ni bilo opravljeno

- po določilih KPDŽP je jasno določeno, da lahko uprava SŽ ugotavlja trajno presežne delavce le po predhodni racionalni delitvi dela v družbi
- po določilih KPDŽP mora uprava SŽ takoj, ko ugotovi obstoj trajnega prenehanja potreb po delu delavcev, o tem obvestiti sindikate in k temu obvestilu priložiti še:

1. pisno poročilo o dejanski zasedenosti obstoječih delovnih mest in načrtovani optimalni zasedbi
2. pisno poročilo o možnostih za razporejanje določenih delavcev
3. pisno poročilo o možnostih za prekvalifikacijo in dokvalifikacijo posameznih kategorij delavcev
4. pisno poročilo o možnostih za skrajševanje delovnega časa v družbi
5. seznam delavcev, ki jim v skladu z zakonom in KPDŽP ne more ali lahko

samo s soglasjem preneha delovno razmerje

- KPDŽP ob tem določa, da delodajalec ne sme ugotavljati trajno presežnih delavcev na tistih delih, kjer ima sklenjene pogodbe s kooperanti, najeta tuja delovna sredstva ali sklenjene pogodbe o delu in bi ta dela lahko opravljali delavci, ki bi ostali brez dela.

Direktor je očitno na naš pritisk in tehtne protioargumente moral ugotoviti, da je v tem primeru (kot se je izrazil naš predsednik Drago Torej; »obnašal kot slon v trgovini s porcelanom!«) zaobšel nekatera pravila, ki v tovrstnih postopkih veljajo, zato je s sklepom 5. decembra razveljavil tako sklep o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o sistematizaciji kot sklep o ugotovitvi obstoja trajnega prenehanja potreb po delu delavcev objavljen 23. novembra.

(ZL)

Ali imamo v vleki res preveč »režije«?

REZULTATI PRIMERJALNE ANALIZE ŠTEVILA ZAPOSLENIH V REŽIJI NA SŽ

Glede na to, da smo bili pred kratkim soočeni z novosprejeto sistematizacijo delovnih mest, katere namen »naj bi bil« racionalno postaviti v sistem dejansko število potrebnih izvajalcev posameznih del, in glede na to, da se je s tem še najbolj mislilo na tako imenovane režijske delavce, se seveda postavlja vprašanje, koliko le – teh dejansko imamo, kolikšen je njihov delež glede na ostalo strukturo zaposlenih v sistemu, koliko jih dejansko sistem potrebuje in ne nazadnje tudi, kakšna je njihova izobrazbena struktura.

Zanimivo analizo na to temo je pripravil **Andrej Rodinger**, ki v Sekciji za vleko Maribor vodi Sindikat strokovnih delavcev, ta pa je vključen v naš sindikat. Analiza primerjalno ugotavlja delež zaposlenih v režiji tako med sekcijami kot med poslovnimi enotami. (PE vleka, PE potniški promet in PE tovorni promet). Iz te analize je mo-

goče povzeti naslednje ugotovitve (rezultati izhajajo iz sistematizacije, ki je veljala do 15. novembra 2001):

- da je v sekcijah za **vleko najnižji odstotek zaposlenih v režiji** v primerjavi z drugimi sekcijami oziroma **na celotnem SŽ** (glej grafikon)
- da je v sekcijah za vleko najnižji odstotek zaposlenih na delovnih mestih VI. ali VII. tarifne skupine

Če je ta analiza postregla z rezultatom, da v PE Vleka ne dosegamo deleža števila režijskih delavcev na celotnem SŽ, glede na delež drugih zaposlenih v sistemu, potem se lahko le vprašamo ali imamo na tem segmentu res takšne rezerve (viške!) kot nam jih skuša nekdo prikazati.

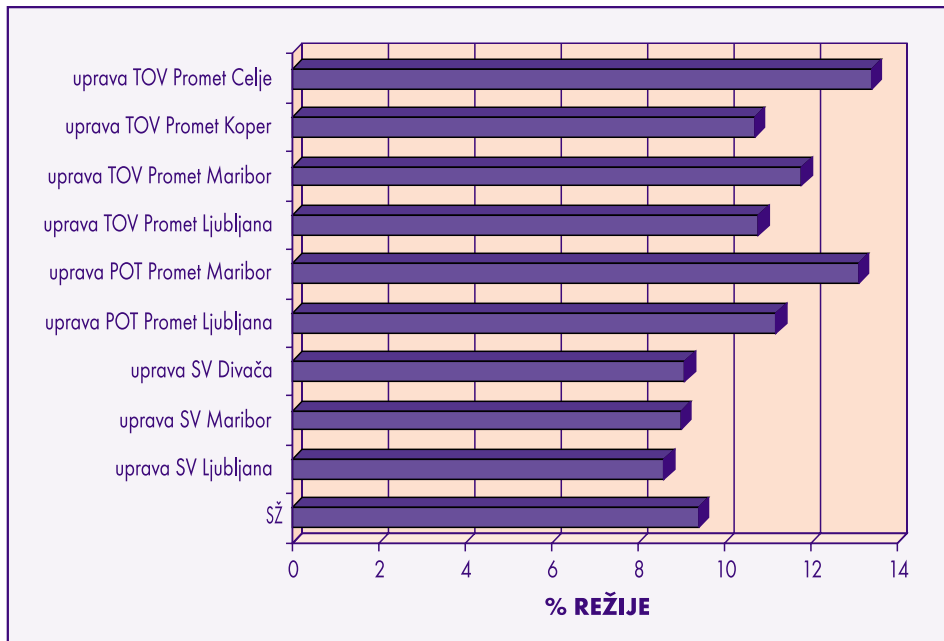
Ob teh rezultatih iz analize, je ob tem še potreba poudariti, da se je samo v SV Maribor v zadnjem desetletju zmanjšalo število zaposlenih v režiji za kar 47 od-

stotkov ob tem, da kar 13 let ni bilo nobene nove zaposlitve.

Nova sistemizacija, ki je bila v uradnih objavah objavljena 15. decembra je zmanjšala število sistematiziranih delovnih mest v vseh sekcijah (v SV Maribor npr. 19 del. mest)

Če je kaj v zvezi z racionalizacijo na tem področju potrebno ukreniti, potem je treba kot prvo organizirati drugačen (nov) sistem dela, ki bo racionaliziral (zmanjšal) obseg potrebnih opravil na ravni sekcije, ne pa da obseg dela ostaja na enaki ravni, število izvajalcev pa se nenehno zmanjšuje. Sistem računalniške obdelave podatkov, ki naj bi vnesel v sistem potrebno racionalnost obdelave podatkov, se vsaj do sedaj ni obnesel in služi le sebi v namen. Mimgrede. Za računalniški sistem (SAP 3), katerega naj bi vpeljali pri nas, pa je v določenih medijih že bilo mogoče prebrati veliko kritičnih na račun njegove kvalitete.





Pristojne službe vse do sedaj niso znale ali bile sposobne oceniti, katera »režijska« dela (tehnična, organizacijska, izobraževalna, kontrolna, administrativna, kadrovska, računovodska ...), je treba na ravni sekcije opraviti, katera pa bi se dalo z drugačno organizacijo dela skrócić. Šele ta ugotovitev bi dala pravi odgovor na vprašanje, koliko režijskih delavcev posamezne sekcije dejansko potrebujejo. Do takrat pa je racionalizacija, ki se izvaja zgolj s črtanjem števila izvajalcev po nevem kakšnem ključu, jalovo početje.

In kakšen je odgovor na retorično vprašanje v nadnaslovu tega članka. Ob sistemu dela, kakršnega poznamo sedaj, ne moremo govoriti o prevelikem številu delavcev, ki delajo v t.i. »režijskih« službah PE Vleka.

Zdenko Lorber

Poročilo o delu tehnične komisije za leto 2001

DELOVALI SMO DOKAJ USPEŠNO

Delovanje tehnične komisije sindikata strojevodij Slovenije je v letu 2001 potekalo v naslednjih smereh:

- izboljšave v strojevodskih kabinah železniških vozil
- izboljšave oziroma modifikacije na samih vlečnih vozilih,
- podajanje zahtev službi za vleko za podrobnejšo razlago določenih predpisov, dopisov, ali zahteve po njihovem preklicu zaradi neskladja z veljavnimi predpisi in navodili
- podajanje mnenj službi za vleko vlakov, kadar smo presodili, da je to potrebno ali pa so to od nas zahtevali.

V okviru tega delovanja se srečujemo s številnimi težavami, ki so predvsem finančne in tehnične narave.

Težave tehnične narave se pojavljajo predvsem zaradi:

- predolgih preizkusnih časov vgradenih zahtevanih elementov
- specifičnosti mest vgradenj, saj se naj-

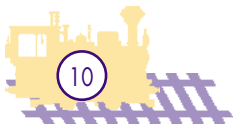
večkrat šele v eksploataciji pokažejo pomanjkljivosti, ki morajo biti obvezno upoštevane pri končni izvedbi, če želimo, da bo izvedba uporabna in funkcionalna. Odprava v eksploataciji ugotovljenih nepravilnosti ima navadno za posledico dvig prvotno predvidenih stroškov, zaradi česar se celotna realizacija zahtevane izvedbe na žalost, premakne na daljše časovno obdobje.

Težav finančne narave pa, menim, ni treba podrobneje opisovati, saj so glede na finančno stanje Slovenskih železnic in glede na sredstva, ki so železnici namenjena iz proračuna, vsem znana. Prav pomanjkanje finančnih sredstev je razlog, da večina sindikalnih zahtev tehnične narave ni realiziranih v zelenem času, ampak so razpotejnene na daljše časovno obdobje (npr. 5 let).

Delo tehnične komisije je potekalo v dveh sklopih. Delo komisije v popolnem sestavu, tj. z vsemi šestimi člani, je potekalo

v organizaciji treh rednih sej (13. aprila, 25. maja in 6. decembra). Delo komisije v ožjem sestavu pa je potekalo v organizaciji izrednih sej po t.i. delovnih skupinah. Na izredne seje so povabljeni samo tisti člani, ki so glede na poznavanje vlečnih vozil pristojni zanje. Izredne seje ožjega sestava tehnične komisije navadno potekajo na terenu, v proizvodnih centrih centralnih delavnic (v Mostah, Divači, Mestrah v Italiji, TVT Nova v Mariboru itd.). Na izrednih sejah sodelujejo tudi predstavniki Službe za vleko ali drugi strokovni sodelavci, ki so zaposleni v proizvodnem centru, skratka ljudje, ki lahko glede na svoje strokovno znanje največ pripomorejo k uspešni rešitvi obravnavanega problema. V letu 2001 je bilo organiziranih pet izrednih sej ožjega sestava tehnične komisije.

Na vseh treh rednih sejah smo sprejeli trinajst sklepov, od katerih je realiziranih enajst, dva sklepa pa sta po zagotovilih službe za vleko še v realizaciji. V tem mandatu tehnično komisijo sestavljajo: Emil



Lipovšek OO Ljubljana, Igor Vrečko OO Maribor, Ljubo Prhne OO Divača, Anton Šivavec OO Zidani Most, Srečko Podgornik OO Nova Gorica in Dušan Pucelj iz OO Novo mesto. Navedeni člani tehnične komisije, ki so glede na njihovo poznavanje sprejeli tudi zadolžitve za zastopanje posameznih vozil, so torej pravi naslov za podajanje svojih predlogov, mnenj, utemeljenih kritik in pobud za nadaljnje delo tehnične komisije.

Pregled realiziranih zadev (po sklepih iz rednih sej TK komisije)

- Določili smo glavne parametre in kriterije za nameščanje zračno vzmetenih sedežev na vlečna vozila. Kriteriji, ki smo jih sprejeli, so naslednji:
 - Sedež mora biti masiven, tako da je v lokih dovolj stabilen, hkrati pa omogoča varen umik z mesta upravljanja vlečnega vozila v izrednih primerih.
 - Sedež mora biti primerno vzmeten, z možnostjo samodejne regulacije, glede na težo uporabnika.
 - Sedež mora biti funkcionalen, omogočati mora dober pregled na progo ter kvalitetno upravljanje vlečnega vozila.
 - Sedež mora imeti preklopna in nastavljiva naslona za roki. Naslona se morata preklapljati tako, da se poravnata s hrbtnim naslonom in ne ovirata gibanja pri vstajanju in sedanju na sedež.

- Sedež mora imeti regulacijo hrbtnega naslona do izravnave s sedežnim delom.
- Sedež mora biti, po možnosti, vrtljiv po osi levo in desno.
- Na vseh vlečnih vozilih, na katerih se bodo nameščali zračno vzmeteni sedeži, je treba izdelati kvalitetno zračno instalacijo s hitro spojko, izločilno pipo ter ustreznim zračnim filtrom, če je glede na slabo kvaliteto čistosti proizvedenega zraka to potrebno.

Glede na dogovor s Službo za vleko, ki je bil sklenjen na prvi redni seji, se bodo zračno vzmeteni sedeži nameščali na: DMG 713, DMG 813, serije 100, DMG 711, ELOK 362, ELOK 363, ELOK 342, na D-lok 642 in 643 pa se glede na »prostorsko stisko« prouči možnost nameščanja navedenih sedežev.

- za potrebe namestitve ustreznih stolov na vlečna vozila smo po opravljenih testiranjih izbrali proizvajalca Agis Plus s Ptuja ter ob tem določili časovni rok za prvo namestitev prototipne izvedbe zračno vzmetenega sedeža na DMG 713 - 111.
- zahtevali smo izdelavo navodila z opisom postopkov pri predaji in prevzemu vlečnih vozil v CD Moste. Realizacijo te zahteve predstavlja dopis Službe za vleko, ki smo ga prejeli 8. maja.
- zahtevali smo izdelavo navodila z opisom postopka o ravnanju strojevodje v

primeru odprave okvare na elementih, ki so nameščeni na strehi vlečnega vozila, ko bi se za odpravo te napake bilo treba povzpeti na streho. Zadovoljivo rešitev tega vprašanja predstavlja dopis Službe za vleko, ki je prispel 26. septembra

- zahtevali smo preklic brzozjavke o uporabi ročne cokle za zavarovanje vlečnega vozila zoper samopremaknitev na postaji Pragersko. Med obravnavo opisane zahteve, na sestanku s predstavniki službe za vleko, smo poleg pisnega gradiva, povzetega iz veljavnih pravilnikov in navodil ter postajnega poslovnega reda postaje Pragersko, uporabili tudi slikovni dokaz (**glej sliko**) o nemogočem upoštevanju zgoraj navedene brzozjavke, zlasti tistega dela, ki govori o načinu podlaganja ročnih cokel pod prvo kolo lokomotive. Zadovoljivo rešitev opisane zahteve predstavlja dopis službe za vleko 29. maja.
- zahtevali smo, da opremijo nova elektrovlečna vozila serije 312 in 310 s predpisanimi ozemljilnimi palicami. Na tretji redni seji tehnične komisije nas je služba za vleko seznanila, da so poskrbeli za predpisano opremo novih vlečnih vozil z ozemljilnimi palicami, skladno z zahtevo tehnične komisije.
- imenovali smo člana za ogled namestitve elementov ASN naprave na d - lok seriji 642 - 031

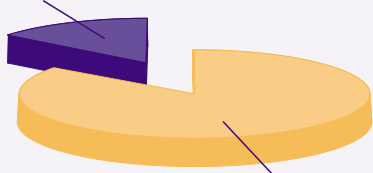
Pregled nerealiziranih zadev

- problematika izvedbe gretja čelnih stekel s stekli v tripleks izvedbi ali v izvedbi z grelni folijo (izvedba, ki jo uporabljajo na vlečnih vozilih italijanskih železnic starejšega datuma); vgradnja tripleks stekel angleškega proizvajalca SECURITE Pilkington Aerospace predstavlja tehnični komisiji optimalno rešitev, vendar pa se bo glede na visoko ceno vgrajevala le na E - lok 363 in na novih vlečnih vozilih. Za druga vlečna vozila služba za vleko še izvaja razpis.
- izdelava Priročnika za odpravo napak na dizel vlečnih vozilih. Po zagotovilih Službe za vleko vlakov je priročnik v fazi izbire in obdelave gradiv.



Realizacija sklepov tehnične komisije v letu 2001

Sklepi v realizaciji 15 %



Realizirani sklepi 85 %

Razmerje med realiziranimi in ne-realiziranimi sklepi:

Na izrednih sejah se je tehnična komisija v ožjih sestavi ukvarjala z naslednjimi aktivnostmi:

- na prvi izredni seji (11. maja), ki je potekala v PC Moste, smo se s proizvajalcem zračno vzmetenega sedeža Agis Plus iz Ptuja dogovorili o izvedbi podstavka sedeža za umestitev stola na DMG 713/715
- na drugi izredni seji (17. maja), ki je potekala v Italiji v kraju Mestre, smo se s predstavniki italijanskih železnic dogovorili o lokaciji tipkal budnostne naprave, lokaciji radiodispečerske naprave in lokaciji komandnega pulta avto-stop naprave, na električni lokomotivi FS 656 - 267, ki bo sodelovala v sistemu interoperabilnosti lokomotiv med SŽ in FS, na relaciji Zalog - Červinjano (naša predelana lokomotiva je 362-026).
- na tretji izredni seji (31. maja), ki je potekala v PC Divača, smo na D - lok 642-301 določili lokaciji baterij in balasta, kot protiutež baterijam, ter lokacije ASN, krmilnega pulta ASN in varovalke. Po zakonu o varnosti v železniškem prometu (112. člen) morajo biti namreč premikalne lokomotive vrste 732 in 642 opremljene z avto-stop napravo najpozneje do 31. decembra 2001.
- na četrti izredni seji (21. junija), ki je potekala v PC Moste, smo skupaj s predstavniki podjetja Agis Plus s Ptuja izvedli prvo namestitve prvih dveh zračno vzmetenih sedežev na DMG 713 - 111, ter

se dogovorili za odpravo določenih pomanjkljivosti. Izvedba tega sedeža bo z nekaterimi manjšimi popravki primerna tudi za namestitve na druga vlečna vozila, skladno z dogovorom s službo za vleko, sprejetim na 1. redni seji.

- na peti izredni seji (1. oktobra), ki je potekala na poštnih tirih ljubljanske železniške postaje, smo poiskali tehnične rešitve v zvezi z montažo klimatskih naprav na DMG 713/715, podvrste 000. Seje so se udeležili: predstavnik podjetja PAN s.p., kot izvajalec vgradnje klimatskih naprav, predstavnika podjetja TVT Nova in predstavniki službe za vleko vlakov.

Po zagotovilih službe za vleko vlakov se vgradnja klimatskih naprav izvaja po planu, ki je bil sprejet 19. decembra 2000, po katerem bi morala biti vsa vlečna vozila SŽ opremljena s klimatsko napravo, do konca leta 2005.

Druge aktivnosti tehnične komisije v letu 2001

- Podali smo mnenje o izvedbi signalizacije aktiviranja zaščitnih relejev v strojevodskih kabinah na E - lok 363 - 037 (22. junij). Na tretji redni seji tehnične komisije so nas navzoči predstavniki Službe za vleko vlakov seznanili, da se predložene dopolnitve prototipne izvedbe signalizacije delovanja zaščitnih relejev (363-037) že upoštevajo, kar je razvidno na E-lok 363-033, ki je pred nedavnim izstopila iz rednega popravila SP.
- Podali smo mnenje o preizkusni izvedbi klimatizacije strojevodske kabine na DMG 711-007/008 (22. junija). Na 3. redni seji tehnične komisije so nas navzoči predstavniki Službe za vleko seznanili, da se strinjajo z mnenjem tehnične komisije in da bodo poskušali kvaliteto klimatizacije strojevodske kabine rešiti z vgradnjo dodatnega sistema vpihovanja zraka v kabino, ki bo zajemal zrak iz že obstoječe klimatske naprave potniških vagonov.
- zahtevali smo vgradnjo radiodispečerske naprave na DE lok 661 - 164, ki se

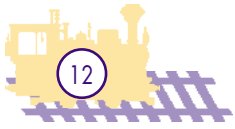
uporablja v ljubljanskem vozlišču za vožnjo krožnih vlakov (31. avgusta)

- zahtevali smo razjasnitev izbire režima ASN pri vožnjah vlakov za prevoz potnikov (31. 08. 2001). Rešitev omenjene zahteve predstavlja dopis službe za vleko 4. septembra.
- ponovno smo zahtevali, da se uredi stanje ročnih signalnih svetilk na vlečnih vozilih Slovenskih železnic. Na zadnji seji tehnične komisije so nas predstavniki Službe za vleko seznanili, da obstaja v skladišču v Zalogu še 122 akumulatorjev, ki naj bi zadoščali za trenutno premostitev katastrofalnega stanja ročnih signalnih svetilk, in da naj Sekcije za vleko poskrbijo za njihovo zamenjavo. Za dokončno rešitev te problematike pa se predvideva, da se bodo na vlečna vozila, ki imajo enako nazivno baterijsko napetost, kot jo ima EMG 312, vgrajevale enake izvedbe baterijskih svetilk, za druga vlečna vozila pa se predvideva nakup sicer enakega tipa akumulatorskih svetilk, vendar zaradi višje nazivne napetosti z nekoliko drugačno izvedbo polnjenja akumulatorja.
- na zadnji redni seji smo se člani tehnične komisije sestali tudi s predstavnika vozovnih preglednikov Avdom Mesičem in Boštjanom Luskovcem, z namenom, da analiziramo skupno sodelovanje in poskusimo najti rešitve, za doslednejše upoštevanje predpisov pri opravljanju zavornih preizkusov na postaji Zalog. Navzoča predstavnika vozovnih preglednikov sta izrazila potrebo po dobrem sodelovanju med obema službama, ki ne sme biti na škodo kvalitete opravljenega zavornega preizkusa, in zagotovila, da bosta apelirala na svoje članstvo, da se poskuša še dosledneje držati zapisanih pravil.

Vsem bralcem Budnika in njihovim družinam želim vesele praznike ter srečno, zdravo in uspešno novo leto 2002!

Predsednik tehnične komisije SSSLO
Emil Lipovšek





Nova zakonodaja

»DELAVSKA USTAVA USKLAJENA MED SOCIALNIMI PARTNERJI«

Tega, da bo socialnim partnerjem na miren način uspelo uskladiti predloge besedil novega Zakona o delovnih razmerjih, niso pričakovali niti največji optimisti. Pogajanja med socialnimi partnerji, ki so se pričela pred dobrima dvema letoma, so se uspešno končala v začetku tega novembra s parafiranjem posebnega dokumenta, ki so ga podpisali tako delodajalci kot predstavniki sindikatov. Mi smo v teh pogajanjih veskozi sodelovali preko naše krovne sindikalne centrale, SZS Alternative.

Predlog zakona, ki zajema 238 členov, je tako odšel v parlament, kjer bo v drugi obravnavi poskušal dobiti potrditev tudi med člani parlamenta. Možne so sicer še določene spremembe, vendar je mogoče realno pričakovati (ker je predlog tega zakona podprla tudi vlada), da bo ta sprejet v naslednjem letu. Začetek veljavnosti zakona se predvideva s prvim januarjem leta 2003.

Če se bomo spomnili izhodišč delodajalcev, ko so se pred dvema letoma pričela pogajanja, potem vemo, da je bil njihov cilj znižati obstoječo raven pravic delavcev ter delovna razmerja v novem zakonu tako opredeliti, da bi lahko delodajalec kadar koli in s čim manjšimi stroški odpustil delavce. Na drugi strani pa je bila temeljna usmeritev sindikatov ta, da se raven pravic, ki jih je opredeljeval obstoječi zakon in kolektivne pogodbe, ne bi znižala. Na koncu je po dve letih pogajanj nastal kompromis, s katerim ni posebej zadovoljna nobena stran, so pa ob tem le vsi spoznali, da bi bilo več, v danih razmerah, ko v svetu prevladuje edino ekonomska logika, težko doseči.

Vloga sindikata

Sindikati so tudi v tem predlogu zakona ohranili svojo klasično funkcijo, medtem ko ostaja temeljno področje sveta delavcev področje poslovanja in razvoja. Pred-

lagana ureditev omogoča učinkovito delovanje sindikatov. Delodajalec mora po tem zakonu sindikatu zagotoviti pogoje za učinkovito delovanje sindikatov, dolžan mu je zagotoviti podatke, ki jih ta potrebuje pri svojem delu, dolžan zagotoviti obračun sindikalne članarine (to je pomembna zma-ga v teh pogajanjih!), sindikalnim zaupnikom pa bo tudi v prihodnje ohranjena določena delovnopravna imuniteta, podobno kot je to opredeljeno v sedanji zakonodaji.

Pogodba o zaposlitvi

V zelo obširnem poglavju je v tem zakonu opredeljena pogodba o zaposlitvi. Temeljni način sklepanja pogodb o zaposlitvi je pogodba za nedoločen čas, s katero delavec sklene pogodbeno razmerje z delodajalcem za konkretno delovno mesto oz. za konkretna dela. Ko tega delovnega mesta oz. teh del pri delodajalcu ni več, delodajalec redno odpove pogodbo o zaposlitvi. Če delavec ne sklene nove pogodbe o zaposlitvi, mu preneha delovno razmerje. V pogodbi o zaposlitvi, ki bo v prihodnje akt »velike pomembnosti«, se bodo poleg osnovnih določil pogodbenega razmerja opredeljevali še: določilo o znesku osnovne plače v tolarjih ter o morebitnih drugih plačilih, o plačilnem obdobju, plačilnem dnevu, načinu izplačevanja plač ... Predlog novega zakona ne pozna več prerazporejanja. Vedno, ko delavec zamenja delovno mesto, mu delodajalec odpove pogodbo o zaposlitvi in mu ponudi v sklenitev novo pogodbo o zaposlitvi.

Sklenitev pogodbe za določen čas je izjema. Delodajalec lahko z istim delavcem za isto delo sklene pogodbo o zaposlitvi za določen čas večkrat zapored, vendar največ za čas dveh let. V času prehodnega obdobja do leta 2007 (za male delodajalce, ki zaposlujejo do deset delavcev, pa do leta 2010) pa je mogoče sklepati pod istimi pogoji pogodbe o zaposlitvi za do-

ločen čas največ za tri leta zapored.

Obstajata možnosti redne in izredne odpovedi pogodbe o zaposlitvi. Redna odpoved je odpoved pogodbe z odpovednim rokom, izredna odpoved pa je brez odpovednega roka. V primeru izredne odpovedi (lahko jo odpove delavec ali delodajalec) mora tisti, ki to pogodbo izredno odpoveduje, nasprotni stranki dokazati utemeljenost izredne odpovedi. V teh postopkih je velik pomen dan vlogi sindikata.

Varstvo invalidov

Delovnemu invalidu druge in tretje kategorije ni mogoče odpovedati pogodbe o zaposlitvi zaradi invalidnosti ali poslovnega razloga, razen če mu ni mogoče zagotoviti drugega ustreznega dela v skladu s predpisi iz invalidskega in pokojninskega zavarovanja. Prav tako ni mogoče odpovedati pogodbe o zaposlitvi iz poslovnega razloga invalidu, ki nima statusa delovnega invalida, razen če mu ni mogoče zagotoviti drugega ustreznega dela.

Elementi izplačila plač (dodatki, malica, prevoz na delo, regres)

O določilih, ki se dotikajo izplačila plač, je bilo v času minulih pogajanj največ povedanega. Delodajalci so ves čas vztrajali, da so nekateri prejemki (dodatki za delo, dodatek za delovno dobo, povračilo materialnih stroškov ...) ostanek preteklosti oziroma dediščina časov nekdanjega sistema. Na koncu se je pokazalo, da smo sindikati z večino predlogov uspeli, tako da hujših sprememb ne gre pričakovati.

Kar zadeva dodatke (dodatek za nočno delo, za delo v nedeljo, za delo čez praznike in dela proste dneve, za delo preko polnega delovnega časa), so ti v zakonu navedeni s tem, da se njihova višina določi v kolektivnih pogodbah. Po predlogu tega zakona pripada delavcem še naprej doda-



tek za delovno dobo, ki je bil dolgo predmet spora. Višino le tega določi kolektivna pogodba. V prehodnih določbah pa je navedeno, da tisti, ki z dnem uveljavitve tega zakona prejemaajo ta dodatek v višini 0,5 odstotka na leto, ohranijo enak dodatek tudi vnaprej.

Z novim zakonom bo po tem predlogu še naprej določeno, da delavcem pripada povračilo stroškov za prehrano, za prevoz na delo in z dela ter povračilo stroškov, ki jih ima delavec na službenem potovanju. Regres ostaja, s tem da ga je delodajalec dolžan izplačati najpozneje do prvega julija v tekočem letu, v primeru nelikvidnosti delodajalca pa do prvega novembra. Odpravnina se bo delavcem tudi po tem predlogu zakona izplačevala, in sicer v višini dveh povprečnih mesečnih plač v Sloveniji za zadnje tri meseca ali dve povprečni plači delavca, če je to zanj ugodnejše. Plačilno obdobje za izplačilo plače še naprej ostaja en mesec, plače pa se morajo izplačevati do 18. v mesecu.

Delovni čas

Polni delovni čas traja 40 in najmanj 36 ur na teden. Nadurno delo pa je omejeno na 8 ur na teden, 20 ur na mesec in 180 ur na leto. Delodajalec je dolžan pred začetkom koledarskega leta določiti letni raspored delovnega časa ter o tem obvestiti sindikat in delavce. V primeru neenakomerne razporeditve delovnega časa nadurno delo ni dovoljeno. Glede nočnega dela predlog zakona ni bistveno drugačen od sedanje ureditve. Glede razporeditve delovnega časa je največ prahu na to temo dvignil t.i. odmor med delom. Vprašanje je bilo ali se odmor šteje v delovni čas in ali je ta plačan. Predlog zakona predvideva, da se odmor med delom šteje v delovni čas in da je tudi plačan. Ob polnem delovnem času traja odmor 30 minut, v primeru daljšega delovnega časa, pa je tudi odmor sorazmerno daljši. Počitek med dvema delovnima dneva v obdobju 24 zaporednih ur, mora trajati neprekinjeno najmanj 12 ur. Če je delovni čas neenakomerno razporejen, lahko dnevni počitek traja najmanj 11 ur. Tedenski počitek traja najmanj

36 ur, in sicer poleg dnevnega počitka 12 ur še 24 ur nepretrganega tedenskega počitka.

Po predlogu tega zakona traja letni dopust najmanj štiri tedne.

Disciplinska in odškodninska odgovornost

Predlog zakona kot sankcijo določa samo javni opomin, druge sankcije pa lahko določi kolektivna pogodba na ravni dejavnosti. Predlog zakona prepoveduje, da bi disciplinska sankcija trajno spremenila delovnopравни položaj delavca. Če delavec tako zahteva, mora delodajalec obvestiti o uvedbi disciplinskega postopka in o kršitvi sindikat, katerega član je delavec. Uvedba in vodenje disciplinskega postopka zastara

v enem mesecu od dneva, ko se je izvedelo za kršitev oz. v treh mesecih, ko je bila kršitev storjena. Kar zadeva odškodninsko odgovornost, je delavec za škodo, ki jo je povzročil namenoma ali iz hude malomarnosti, odškodninsko odgovoren in jo je dolžan povrniti. Če je več delavcev povzročilo škodo, je vsak dolžan povrniti tisti del škode, ki jo je povzročil, če tega ni mogoče ugotoviti, so vsi delavci enako odgovorni in povrnejo škodo v enakih zneskih.

To je bil le del vsebine predloga novega zakona o delovnih razmerjih, ki bo sprejet v naslednjem letu. Če mu parlament ne bo bistveno prikrojil vsebine na račun pravic delavcev, potem je mogoče reči, da po slabih obetih izpred dveh let lahko sedaj na novi zakon le gledamo z nekaj več optimizma kot do sedaj.



KADROVSKE SPREMEMBE

Dosedanjega državnega sekretarja za železnice dr. Slavka Hanžela, ki se je upokojil, je zamenjal Matjaž Knez, ki je bil direktor Gradis Nova, gradbenega podjetja iz Maribora

Izmenjava obiskov z Avstrijci

SIEMENS »TAURUS« (od 0–100 km/uro v petih sekundah)

Potem ko smo do sedaj z našimi sosedi Avstrijci izmenjali že kar nekaj obiskov, ki so bili večidel namenjeni temu, da se čim boljše medsebojno spoznamo, smo obisk, ki smo ga opravili med tretjim in četrtim decembrom, bolj določno pripravili in ga namenili prvenstveno tehničnemu spoznavanju njihove najnovejše lokomotive Siemensovega Taurusa. Ob tem je bil cilj obiska tudi spoznati njihovo delo, način izobraževanja ipd. Po lepem sprejemu pri njihovih sindikalnih aktivistih, ki nam ga je pripravil njihov vodja Roman Hebenstreit, so nas »predali« njihovemu instruktorju strojevodij Ernestu Schweigerju, ki nam je razkazal celotno območje njihove vleke v Gradcu in njihova vozna sredstva.

Najbolj nas je seveda zanimala njihova nova dvosistemska lokomotiva 1016, 1116, imenovana Taurus, Nemškega proizvajalca Siemens, ki bo v prihodnje njihova temeljna lokomotiva elektro vleke. Že sedaj jih imajo osemdeset, naročenih pa jih je še tristodvajset. Lokomotivo smo najprej pregledali vizualno, ob tem pa so nam bili razloženi posamezni sklopi in sestavni deli. Ko smo se povzpeli na lokomotivo, pa smo si še podrobno ogledali njihov motorni prostor in strojevodski kabini. Gre za

zelo moderno lokomotivo, z brezstopenjsko regulacijo vleke in zavore, ki zmore 7000 k/W moči in ima najvišjo hitrost 230 kilometrov na uro. Pospeške pri idelanih vremenskih razmerah pa ji lahko zavida marsikateri športni avtomobil. Še posebej je zanimiv sistem, ki omogoča prepoznati lege signalov na naslednjih 4000 metrih – imenuje se LZB – (Linienzugbeeinflussung) in je pogoj, da lahko lokomotiva vozi preko 160 kilometrov na uro.

Vse podatke za vožnjo vlaka je treba vstaviti preko monitorja na komandnem pulstu. Vse napake, okvare in drugi podatki se izpišejo na monitorju, katerega krmili centralni elektronski sistem, ki je podvojen tako za vleko kot za zavore in v primeru odprave enega prevzame »delo« avtomatsko drugi, brez kakršnihkoli posegov.

Celotno izobraževanje za to serijo lokomotiv, s pogojem, da je posameznik strojevodja že šest let, traja trideset šolskih ur (14 teoretičnih in 16 praktičnih). Za teoretično izobraževanje je razvit poseben računalniški program, ki omogoča popolno obrazložitev vseh sklopov in naprav ter tudi njihovo simulacijo uporabe. Po vsakem osvojenem poglavju je tudi predviden preizkus znanja, tako da se na monitorju izpišejo

vprašanja, katerih pravilni odgovori omogočajo odpiranje naslednjih poglavij.

V popoldanskem času smo bili povabljeni na vožnjo njihovega hitrega potniškega vlaka na relaciji Gradec – Selzthal, dolgo približno 143 kilometrov. Vožnja z njihovo lokomotivo v strojevodski kabini je posebno doživetje, saj vzmetenje lokomotive in strojevodski stol – recaro, ki je zračno vzmeten in se avtomatsko prilagodi teži strojevodje, daje občutek, kot da lebdiš na tirih. Hitrost je znašala 140 kilometrov na uro, vožnja pa je v eno smer trajala 95 minut.

Po vrnitvi v Gradec smo prespali v njihovi bivalnici, ki je bila zgledno urejena (tretja etaža njihovih prostorov vleke). Naslednji dan smo imeli na »programu« praktičen zagon lokomotive, premik na mejnik in vožnjo lokomotive, tako da smo jo lahko ob navzočnosti njihovega instruktorja tudi sami preizkusili. Po vrnitvi z vožnje so nas oborožili še z njihovo strokovno literaturo, (CD in knjižico za odpravo napak) tako da smo polni pozitivnih vtisov zapustili Gradec in prijazne kolege, ki so se za nas res potrudili.

Enajstega decembra pa so nam avstrijski kolegi obisk vrnili. Tako kot nam predstavlja poseben mik njihova nova Siemensova lokomotiva, tako so oni z veliko željo hoteli spoznati našega Pendolina, zato je bil njihov program v Sloveniji še najbolj osredotočen k tej potniški garnituri. Tega dne smo se vkrcali na vlak 903 iz Maribora proti Ljubljani, še prej pa jim je kolega Gorazd Jurman – instruktor vozil vrste 310 – podal osnovne podatke o seriji in pojasnil pomen naprav v strojevodski kabini. Nagibna tehnika in njeno delovanje med vožnjo ter izredno hitro reagiranje na spremembe je naredilo nanje še poseben vtis, saj se doslej s tem sistemom še niso srečali.

Tudi s celotnim vtisem kot strokovno razlago kolega Jurmana so bili zelo zadovoljni, tako da lahko zatrdim, da smo jim bili dostojni gostitelji. Čas je kar prehitro minil in v prijateljskem ozračju smo se razšli z upanjem, da se še srečamo.

Vladko VUKOVIČ



Včeraj gibčen – danes prikovan na invalidski voziček

NESREČA NIKOLI NE POČIVA!

Da ta rek zelo drži, je žal na svoji koži izkusil naš kolega, strojevodja **Pranjo Avguštinovič** iz Maribora. Ko se nas je večina v poletnih mesecih predajala užitek morja in sonca, je kolega Pranjo med kopanjem nerodno skočil v bazen kopališča ter si pri tem hudo poškodoval hrbtenico. Od takrat nog ne čuti več. Samo upamo lahko, da bo po končani rehabilitaciji v rehabilitacijskem centru Soča v Ljubljani spet lahko hodil. Kljub njegovi močni volji, žal nima nobenih zagotovil, da se bo to zares zgodilo.

V območnem odboru smo takoj organizirali solidarnostno akcijo zbiranja prostovoljnih prispevkov, da bi tako njemu kot

njegovi družini skušali vsaj nekoliko pomagati. Pohvalno je, da je v akciji zbiranja denarnih sredstev sodelovala velika večina članstva v Mariboru, tako da smo na koncu zbrali 352.900 tolarjev. Na lastno pobudo so solidarnostna sredstva darovali tudi v območnem odboru Celje in Ljubljana.

Ker nas s prizadetim kolegom družijo isto delovno okolje in isti sindikat, je še toliko bolj pričakovano in primerno, da smo znali v tej zadevi »stopiti skupaj« in kolegu pomagati. To samo potrjuje ugotovitev, da je sindikat tudi in predvsem solidarnostna ustanova.

S prošnjo za ureditev strme dovozne poti do njegove hiše in investicijo v preure-

ditev stanovanja, ki bi služila potrebam gibanja z invalidskim vozičkom, smo se obrnili tudi na direktorja našega podjetja, ki je – hvalevredno – prav tako obljubil pomoč. V dneh ko smo zaključevali ta Budnik, so do hiše že položili asfalt, končujejo pa se tudi nujno potrebna preureditvena dela v stanovanju.

Ob koncu tega prispevka lahko našemu kolegu zaželimo kar najuspešnejše okrevanje, predvsem pa, da ohrani obstoječo voljo in potrpežljivost, ker je to temeljni pogoj uspešne rehabilitacije.

Zdenko LORBER

12. STROJEVODSKI PLES V MARIBORU

Dvanajsti strojevodski ples smo v Mariboru letos prvič organizirali v eminentnem hotelu Habakuk, ki se nahaja tik ob vznožju Pohorja. Težko bi v Sloveniji našli reprezentativnejši prostor, kot ga ponuja ambient tega novega hotela visokih standardov. Čeprav je res, da se nam je uspelo za našo prireditev z upravo hotela dogovoriti o finančno ugodnem aranžmaju pa je po drugi strani res, da je glede na raven tega

plesa, katerega so v minulih letih uspešno organizirale ekipe z Otmarjem Filipičem in Dragom Torejem na čelu, bilo le vprašanje časa, kdaj bomo preizkusili tudi ta hotel. In ni nam bilo žal. Pogostitev in hrana v tem hotelu sta bili vrhunski.

Začelo se je z obveznim aperitivom, medtem pa je mlad pianist iz klavirja izvabljal prijetne melodije. Osebjem hotela nas je popeljalo do naših miz in sledil je uvodni

nagovor predsednika OO Maribor Zdenka Lorberja. Na kratko je povzel pomembnejše dogajanje v sindikatu v tem letu ter posebej pozdravil kolege, ki so letos končali svojo poklicno kariero. Poseben pozdrav je med drugim namenil tudi podpredsedniku Zlatko Rateju in sekretarju Silvu Berdajsu, ki sta se letos prvič udeležila našega plesa.

Resnici na ljubo smo od skupine Ekart, ki nas je že večkrat zabavala, pričakovali več, toda kljub temu so lahko vsi zabave in plesa željni prišli na svoj račun. Jedli smo odlično, saj je bil meni raznovrsten ter vsebinsko in kakovostno bogat. Razšli smo se tako kot po vseh naših plesih, v zgodnjih jutranjih urah.

Strojevodski ples je s svojo tradicijo v Mariboru postal naš ponos in samo želimo si lahko da tako tudi ostane. Vsak, ki na ples pripelje svojo izvoljenko, lahko zatrdi, da se je udeležil vrhunske prireditve, ki šteje v »dobro ime« našemu sindikatu, torej organizaciji, ki ji pripadamo. Če pa kdo ob tem poreče, da zganjamo »snobizem«, pa je odgovor samo eden. Zaslužimo si najboljše! Četudi samo enkrat na leto!

Drago Cimerman



NAGRADNA KRIŽANKA

Sestavi Drago Cimerman	ZDR. RAST-LINA IZ J. AMERIKE	BOSAN. SLIKAR ISMIET (1097-1983)	PRITOK KAMNIŠKE BISTRICE	RDEČI KRIŽ	VEK, ERA	NAPRAVA ZA SMOLJENJE	470 M VISOKA GORA NA FINSKEM	OTIRALO (SKRAJŠANO)	MORALNOST, ZNAČAJNOST	OSLOVSKO GOVORJENJE	HUDOBUJA	GRŠKA BOGINJA MIRU	KRAJ ZVAN PO VOJNI ZA SLOVENIJO	2002
FR. SLIKARSKA SMER														PAKISTANSKI POLITIK
VRSTA STRELNEGA OROŽJA								11				3		5
REKA V UKRAJINI	2			STAR. GLASB. REVUJA OPERA RAHMANINA										
PRISTANIŠČE V GANI					LIČINKA HROŠČA FILMSKI VESOLJČEK						ADAM IN ...			
OKRASNA LONČNICA			12					OZNAKA ZA NEZNANCA				NEMŠKA BESEDA ZA NOV		
VEZNIK			HLAPLJIVA TEKOČINA HINKO MUŠIČ					VZKLIK SREDNJEVEŠKI PREROK				ELECTRIC DATA LINK IZR. SAHIST AARON		
UNITED NATION HELP CENTER					NORVEŠKI POL. RAZISKO. KRAJ NA OROŠKEM	8		6					JANEZ HRIBAR OZNAKA ZA KILO	
PRISTANIŠČE NA JAPONSKEM	7						ODJEMNIK TOKA SMOLASTA SNOV			ŠVED. TRGOV. HIŠA SL. SKLADATELJ				
NINA VOLAVŠEK			PREBIVALCI TKONA NA PAŠMANU	LJUBIMEC GALATEJE V GR. MITOLOGIJ					10	KRATICA ZA LUMEN NATRIJ			KRŠKO KOORDINATA NEB. TELES	
POPULARNA POPEVKA				KRIZANTEMA VELEMESTO POD URALOM									VRSTA AZUSKE PALME	RANOCELNIK
SL. KLARINETIST ERNEST							AKROBAT NA TRAPEZU NOVINARKA BIZILJ					4		
2002	SLOV. ATLET ROMEO	SHAKESPEAR. ŽENSKI LIK SUMERSKI BOG								PREPREKA				
SOPROGA	1				HALOGEN ELEMENT PRITRDLJNICA					KRAVJI SESKI (NAREČNO)				
PALEC, COLA				JELKA ZAPOR NA DOLENSKEM						SLADKOVODNA ROPARICA NEKD. ŽIDOV. KRALJ				
KDOR VLADA							IGRALKA WEST VEZNIK				9	HIMALAJSKA KOZA		
KINOMATOGRAF					ULIČNA PRODAJALNA									
OTOK V JADRANU					IT. TISKOVNA AGENCIJA						2002			

Oštevilčena polja vam dajo iskano geslo nagradne križanke.

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8	9	10	11	12
---	---	----	----	----

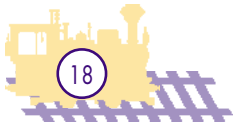
Za popestritev noveletne številke, smo vam pripravili novoletno križanko, ki jo je sestavil naš mariborski enigmatik Drago Cimerman. Uredništvo bo med pravilnimi gesli poslani do 20. 01. 2002, na naslov: Sindikat strojevodij Slovenije, Trg OF 7, 1000 Ljubljana (za Budnik), razdelilo tri lepe nagrade.

SINDIKALNA LISTA - DECEMBER 2001

1. Za mesec december 2001 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **63.181,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0476**
3. Zajamčena plača znaša **46.319,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **219.182,00 SIT**
5. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na september 2001 znaša **102,4**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
indeks **114,35** (osnova za leto 2000) indeks **138,66** (osnova za leto 1998)
indeks **126,52** (osnova za leto 1999) indeks **151,94** (osnova za leto 1997)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	109.591,00		17 %
109.591,00	219.182,00	18.630,40 + 35 %	nad 109.591,00
219.182,00	328.773,00	56.987,30 + 37 %	nad 219.182,00
328.773,00	438.364,00	97.536,00 + 40 %	nad 328.773,00
438.364,00	657.546,00	141.372,40 + 45 %	nad 438.364,00
657.546,00		240.004,30 + 50 %	nad 657.546,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **24.110,70 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **80,62 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.156,00** od 8 do 12 ur **2.078,00** od 6 do 8 ur **1.447,00**
OPOMBA: Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:
pri dnevnic nad 12 ur **656,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **328,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **229,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo
4 do 8 ur dnevno **665,00 SIT**, od 8 do 12 ur dnevno **872,80 SIT**, več kot 12 ur dnevno **872,80 SIT** delavcem na vožnji na uro **95,59 SIT**, vendar največ dnevno **872,80 SIT**. **OPOMBA:**
Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **735 SIT** na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad **735 SIT** na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnic v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **75.793,00 SIT**; za 20 let **108.275,00 SIT**; za 30 let **151.585,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **657.546,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **657.546,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **657.546,00 SIT** izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **657.546,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
V primeru da ta višina presega **657.546,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Razen odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
Enkratna solidarnostna pomoč za december 2001 znaša **173.240,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **519.720,00 SIT + 86.620,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **649.650,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:
Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7,
1000 Ljubljana.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarife št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenije, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

Srečno
2002

Malo za šalo, malo za res

Zakaj

*Zakaj blondinka polaga obkladek na rob mize?
Ker ji je zdravnik rekel, da naj da obkladek tja, kamor se je udarila.*

Nihalna vrata

*Kaj pomeni, če je na nihalnih vratih razbita šipa?
Blondinka ni našla kljuke.*

Rojstni dan

Mama ošteva hčerko: »Da te ni sram! S petnajstimi leti že letaš naokrog in se spogleduješ s fanti, na moj trideseti rojstni dan pa si čisto pozabila!«

Sindikat

*»Mravlje delajo brez odmora več kot 12 ur na dan,« razlaga učitelj biologije svojim učencem.
»Kaj nam to pove?«
»Da imajo nesposoben sindikat,« odgovori Janezek*

Pomoč

*»Oča, od športnega društva so prišli pobirat prostovoljne prispevke za bazen!«
»Vedro vode jim daj!«*

Imajo vse

*Gre tip mimo lokala, kjer na vratih piše: »Sendviči vseh vrst.«
Ob tem pogledu se nasmeje in sklene, da bo spravil prodajalca v zadrego.
Vstopi in reče: »Jaz bi sendvič z belo pedekvatorjalno indonezijsko iguano!«
Mož ga pogleda, se obrne, stopi za trenutek v kuhinjo, nato se ozre proti tipu: »Žal, gospod, nimamo več kruha.«*

Več nas je

*Janezeka vzame mama s seboj nakupovat. Ko že vse nakupita, trgovec pri blagajni da Janezeku majhno čokolado. Mama ga opomne: »Janezek, kako boš rekel gospodu?«
»Da imam doma še brata in sestro.«*

Zdravilo proti zobobolu

*Oče sedi z zelo lepo hčerko na vlaku, nasproti njiju pa sedi mladenič in ju nenehno opazuje. Dekle si ves čas drži robček pred usti in od časa do časa tiho zastoka.
»Ali vas boli zob?« vpraša mladenič.
»Da.« odgovori hčerka.
»Veste, sem študent medicine in vem za zanesljivo zdravilo proti zobobolu!«
»Prosim, povejte!« zaprosi hčerka.
»Boleče mesto je treba strastno poljubiti in bolečina takoj izgine« pravi študent.
Tedaj pa se oglasi mladenkin oče: »Mladenič, poskusite najprej na meni. Revma me peklensko trga v nogah!«*

Modri madeži

*Pacient potoži zdravniku: »Genitalije imam povsem modre in to že nekaj časa...«
Po pregledu zdravnik presodi: »Potrebna bo odstranitev.«
Pacient po okrevanju ponovno pride k zdravniku in potoži: »Sedaj imam modre madeže tudi na zadnjici ...«
Po pregledu zdravnik ugotovi: »Kavbojke vam puščajo barvo!«*

