



# Budnik

ISSN 1408-7405

40

april/2002

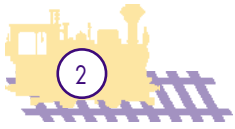


**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*IZ TE ŠTEVILKE*





## **Beseda predsednika**

# **26. MAREC – AKCIJSKI DAN ŽELEZNIŠKIH DELAVCEV**

## **»VEČ POSLUHA V PARLAMENTU KAKOR NA PROMETNEM MINISTRSTVU«**

Šestindvajseti marec, akcijski dan železniških delavcev, je letos potekal z motom »Safety first, not Profit« kar bi lahko prevedli »Najprej varnost, ne dobiček«.

Tudi slovenski sindikati, ki delujemo na SŽ, smo se vključili v to akcijo tako, da smo pozvali vse parlamentarne stranke k razmišljanju s vprašalnikom o nacionalnih interesih, ki je ob plakatih in razposlanih razglednicah z enakim motivom kot plakat, deloval dovolj provokativno, da smo prejeli vabila iz večine pisarn parlamentarnih strank, ob tem pa še od predsednika državnega zbora, Boruta Pahorja. Tako so nas sprejeli v LDS, SLS, SDS, SNS, ZLSD in v DeSUS. Ker smo imeli več vabil za isti čas, smo si obiske razdelili tako, da sva Albert Pavlič in Drago Torej obiskala poslansko skupino LDS in predsednika državnega

zbora Boruta Pahorja. Glede na to, da smo dobili na razpolago v povprečju 30 minut časa, smo se vsi predstavniki sindikatov že pred obiskom dogovorili, da se bomo iz celotnega sklopa vprašanj osredotočili na vprašanja urejenega financiranja in spreminjanja oziroma sprejemanja zakonodaje v zvezi z »železniškimi zakoni«.

Poudariti moram, da so nam prisluhnili, da so nam obljubili tudi nadaljnje sodelovanje, da so resnično pokazali zanimanje za naša stališča in videnja, posebej pa bi želel poudariti stališče Boruta Pahorja, ki nam je zagotovil, da bo tudi sam obvestil poslanca Gerenčerja (predsednika odbora za infrastrukturo in promet) o potrebnosti pogovorov in razprav z nami še posebej zanimiva pa je bila njegova izjava, da ne bo uvrstil na dnevni red nobenega zakona, ki že



*»Na sedežu poslanske skupine LDS«*

## **NAJPREJ VARNOST UPORABNIKOV, NATO PROFIT LASTNIKOM! KAJ JE NACIONALNI INTERES?**

- Ali je to varnost uporabnikov in zaposlenih?
- Ali je to zdravo in čisto okolje?
- Ali je to izključno dobiček?
- Ali je to prepoved oziroma omejitev prevoza nevarnih snovi po cestah?
- Ali je to selitev masovnega, težkega in nevarnega tovora s cest?
- Ali je to drugi ter Divača-Koper?
- Ali so to višje hitrosti ob izvennivojskih križanjih ceste in železnice?
- Ali je to sistemsko urejeno financiranje?
- Ali je mogoče ob nejasnem financiranju zagotavljati varen, učinkovit in reden transport?
- Ali so to finančna vlaganja: ceste – železnica v razmerju 40:1?
- Ali je in kdaj bo naftni – bencinski tolar za železnico?
- Ali je to enako zavzeto angažiranje in skrb za železnico kot za »PIVOVARNE«?
- Ali je mogoče brez javne razprave določiti transportno-prometno politiko?
- Ali resnično obstaja in od kod izhaja potreba po privatizaciji?
- Ali bo »privatizirana« železnica zagotavljala skladen regionalni razvoj Slovenije?
- Ali je morebiti nacionalni interes centralizacija Slovenije?
- Ali bodo »privatizirani« vlaki vozili varneje in hitreje?
- Ali bomo morali dočakati tudi žrtve, da se bo na tem področju premaknilo na bolje?

### **26. MAREC – AKCIJSKI DAN ŽELEZNIŠKIH DELAVCEV**

*Zaposleni na Slovenskih železnicah*



pred razpravo v državnem zboru ne bi bil dovolj dobro pripravljen, saj ne želi sporov in nepotrebnega zavlačevanja pri sprejemanju.

Prometno ministrstvo se kljub enaki poslani vsebini ni odzvalo, kar je že nekako značilnost njegovega delovanja. Razlogi niso znani, morda pa na prometnem ministrstvu resnično ne dojamejo razsežnosti težav, ki jih s svojo nekooperativnostjo ustvarjajo. Očitno jim konflikt, ki bi zaradi ignorance lahko nastal, še ni jasen, da razsež-

nosti in posledic ne omenjam. Da je na ministrstvu za promet res »čuden« način razmišljanja, je mogoče ugotoviti tudi iz zadnjih dogodkov oziroma izjav ministra Jakoba Presečnika, ki je »ugotovil«, da drugi tir Divača-Koper ni potreben še nadaljnjih deset let, kar je v nasprotju z nacionalnimi interesi in celo s koalicijsko pogodbo!

Na 6. redni seji skupščine smo med drugim obravnavali tudi mogoče načine in oblike ukrepov za doseg upoštevanja socialnih partnerjev pri pripravi tako pomembnih

dokumentov. Plejada mogočih aktivnosti je dokaj široka, saj imamo na razpolago razne oblike protestnih akcij, demonstracij in kot nekakšen »končni akt« tudi stavko. Pomembno pri tem pa je, da bomo na ravni države sprožili širše razprave o dejanskih nacionalnih interesih, tako da omilimo pritiske raznih »lobijev« na razbitje in privatizacijo za potrebe zgolj finančnih interesov, če resnično ne bo šlo drugače, tudi z zgoraj omenjenimi akcijami.

Drago Torej

## POROČILO O MEDNARODNEM DELOVANJU

### Beograd, 20. do 23. februar

Od 20. do 23. februarja 2002 sva se Drago Torej in Boro Kovačević na podlagi vabila Sindikata srbskih železničarjev udeležila konference na temo: Ponovna oživetje X. koridorja, sodelovanje med sindikati in delovanje sindikata v spremenjenih razmerah.

Vabilu se je odzvalo 23 delegacij iz 18 držav. V dvodnevni pogovori, predstavitev situacij in nakazovanju mogočih rešitev smo sprejeli skupno deklaracijo, v kateri sindikati pozivamo vlade, železniške uprave in druge inštitucije, da se intenzivneje

lotijo odpiranja X. koridorja. Ob tem smo se tudi dogovorili o skupnem nastopu na konferenci o X. koridorju v Grčiji (Solun), 22. marca.

### Budimpešta, 12. do 16. marec

Od 12. do 16. marca sem se odzval vabilu na pripravljani seminar za organiziranje seminarjev po posameznih koridorjih, ki ga je pripravila ETF, delno pa financirali danski sindikati.

V uvodu smo po predstavitev namena ugotavljali splošne, ekonomsko socialne, sindikalne in gospodarske priložnosti, ki se

odpirajo po posamičnih koridorjih, razpravljali pa tudi o obstoječih ovirah, ozkih grlih in prekinitvah koridorjev. V naslednjih dneh smo v obliki delavnic opredelili specifične probleme, možnosti in potrebe tako sindikalnega, državnega in podjetniškega področja. Skupna ugotovitev, ki je ne gre zanemariti, je, da se sindikati zavedajo pomembnosti koridorjev za transportne poti in odvisnosti med razvitostjo koridorja, tržnimi prednostmi in s tem povezanim obsegom dela. Ker je od obsega dela zelo odvisna tudi socialna varnost, je mogoče opaziti konkurenco tudi med posamičnimi sindikati v smislu zavzemanja ali nasproto-

**VSEM ČLANOM NAŠEGA SINDIKATA IN VSEM  
ZAPOSLENIM NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH  
IZREKAMO OB DNEVU PRAZNOVANJA  
PRAZNIKA DELA ISKRENE ČESTITKE**

sekretar:  
**Silvo BERDAJS**

podpredsednika:  
**Zlatko RATEJ  
Gorzd SENICA**

predsednik  
**Drago TOREJ**



vanja oživitve oziroma modernizacije posamičnih koridorjev. Ker je tak način razmišljanja sindikalistov neproduktiven oz. škodljiv, smo se že odločili, da v kratkem skličemo konferenco, katere bi se udeležili predstavniki sindikatov vzporednih koridorjev (IV., V., X.).

## Pariz, 14. marec

Med trajanjem seminarja v Budimpešti sem se udeležil še delovnega sestanka delovne skupine za pripravo podlag za mednarodno licenco mobilnega interoperabilnega osebja v železniškem transportu, ki ga je organizirala železniška sekcija ETF. Na sestanku smo usklajevali minimalne pogoje za delo mobilnega osebja v primeru čez – mejnega dela, ki bi morali biti del vsebin evropske direktive. Točke, ki morajo biti v direktivi urejene, so:

1. Dnevni počitek;
2. Tedenski počitek;
3. Čas trajanja »velike delovne periode«;
4. Čas trajanja izmene;
5. Čas trajanja vožnje, čas trajanja izmene;
6. Nočno delo;
7. Počitek zunaj kraja bivanja.

## Cilji:

1. Preprečitev zlorabe mobilnega osebja, ki je zaposleno v čez – mejnem interoperabilnem delu;
2. Zagotovitev enotnih evropskih minimal-

nih standardov za mobilno osebje vseh železniških podjetij;

3. Preprečitev socialnega dampinga;
4. Zavarovanje do sedaj veljavnih varnostnih standardov.

Drago TOREJ



*Od leve: Karin Allewelot, aktivistka ÖTV in ETF za koridorje, Christina Tilling sekretarka ETF in Ike Eulen, bivši predsednik ITF, sedaj inštruktor za socialna vprašanja.*

## Aktualno

# UKINITEV NEKATERIH DODATKOV

Direktor Slovenskih železnic Igor Janez Zajec je 11. aprila sindikate Slovenskih železnic pisno obvestil o nameri, da bo ukinil izplačevanje nekaterih dodatkov, ki so se izplačevali na podlagi normativov kolektivne pogodbe oziroma dogovorov, ki so iz nje izhajali. Direktor je tako enostransko:

- ukinil izplačevanje provizij za prodajo vozovnic vsem, ki jim je bilo to omogočeno na podlagi posebnega dogovora. Če se spomnite; direktor se je sredi decembra v posebnem dogovoru zavezal, da bo uveljavil sistemsko rešitev izplačevanja provizij za prodajo vo-

zovnic. Sistemsko rešitev (do uveljavitve prenovljenega plačnega sistema) je od 11. aprila ta, da ukinja izplačevanje dodatka vsem, katerim je bilo to do sedaj omogočeno.

- ukinil izvajanje Navodila o evidentiranju in obračunavanju posebnih dodatkov iz priloge V. h KPDŽP v tistem delu, ki se dotika izplačevanja dodatka za poznavanje tujih predpisov. Praktično to pomeni ukinitvev izplačevanja tega dodatka vsem, ki so ga prejeli na podlagi dela na mejni postaji oziroma na podlagi opravljene vožnje preko meja naše države (strojnega osebja)

- ukinil izvajanje dveh točk Dogovora o izrabi odmora med delovnim časom. Dejansko to pomeni ukinitvev plačila dodatka za neizrabljen odmor. Direktor slednje utemeljuje z dejstvom, da je v praksi prihajalo do različnih nedoslednosti, kar je postavilo pod vprašaj primernost izvajanja celotnega dogovora.

Direktor je v omenjenem obvestilu podal predlog, da se del sredstev, prihranjen z neizplačilom omenjenih dodatkov, porabi za stimulativen del nagrajevanja, vse do uveljavitve prenovljenega plačnega sistema.



# V ZADNJEM PREDLOGU NOVE ŽELEZNIŠKE ZAKONODAJE SE PREDVIDEVA MOŽNOST STEČAJA PODJETJA IN DRASTIČNA OMEJITEV STAVKE ZAPOSLENIH

Različnih predlogov nove železniške zakonodaje je bilo od lanskega junija že toliko, da bi jih lahko zvezali v zelo debelo bukvo. Hkrati z vsakim izvodom novega predloga obeh zakonov potekajo intenzivna sestankovanja in dogovarjanja o tem, kaj bi bilo v trenutno obravnavanih predlogih treba spremeniti, da bi prišli do (za nas) čim boljših rešitev. Če smo bili v prejšnjih krogih pogovorov (sicer na naš pritisk) še »upoštevani« sogovornik tistim, ki pišejo nov zakon, pa je o zadnjem predlogu mogoče reči, da je bila naša možnost vplivanja znižana na najnižjo možno raven. Posledično temu se ne gre čuditi dejstvu, da so predlagane vsebine tako Zakona o preoblikovanju, dokapitalizaciji in privatizaciji SŽ, kot Zakona o spremembah obstoječega zakona o železnici, za interese zaposlenih nenehno slabše.

Vztrajanje uprave, ministrstva in direktorije pri delitvi sistema na tri ločena podjetja, ki bi jih v takšni ali drugačni obliki ob-

vladoval holding SŽ, vam je verjetno že znano in kot tako ostaja rdeča nit tudi v zadnjem predlogu. (vleka ni omenjena). K tem, do sedaj znanim vsebinam zakona o privatizaciji (podrobno so že bila opisana v Budniku), pa se je pridružila še ena, za nas posebej sporna točka. Zakon namreč predvideva možnost stečaja našega podjetja, kar se je v materijo tega zakona gotovo uvrstilo z določenim namenom. Če še zraven zapišem razlago zakona, da naprimer lokomotive ne morejo biti predmet stečajne mase, potem se vam je že gotovo začelo svitati, »kam pes taco moli«. S stečajem bi se, tako kot je to znana praksa v Sloveniji, »elegantno« rešili odvečnih delavcev in rešili bremen dolgov, tako da bi lahko nova privatizirana podjetja na pogorišču Slovenskih železnic pričela z dejavnostmi, ki so profitabilne. Ker ni med nami nikogar, ki bi poznal državo v svetu, ki bi proglasila stečaj nacionalnega železniškega operaterja, potem se lahko

nadejamo, da se bodo predlagatelji nad to »rešitvijo« podjetja še zamisli in spremenili svoje predloge.

Kar zadeva drugi zakon, ki naj bi v bistvu spremenil obstoječi zakon, pa se ponavlja stara zgodba. Zakon, ki širi pristojnosti in premoženje sedanje direktorije za železnice (samo na račun najemnin železniških nepremičnin bi na leto zaslužili 500 milijonov tolarjev), se s svojo predlagano vsebino vrača na izhodišča iz pomladi leta 1998, ko so nam vsiljevali v zakon člene, ki bi nam omejili stavko. Veliko truda je bilo treba vložiti v to, da so bili sporni členi takrat umaknjeni. Danes se zgodba ponavlja in ponovno bo treba prepričevati tiste, katere smo enkrat že prepričali. Ob tem se resno postavlja vprašanje, kje je tukaj sledenje direktivam EU, ki državam nalagajo prosti dostop in svobodno uporabo (liberalizacijo) infrastrukture, operaterjem pa konkurenčne možnosti.

# NADALJUJEJO SE POGAJANJA ZA TP KPDŽP IN UVELJAVITEV PROSTVOLJNEGA DODATNEGA ZAVAROVANJA

Pogajanja za spremembe tarifne priloge se dejavno nadaljujejo in čeprav jih je bilo do sedaj opravljenih že kar nekaj krogov, žal o vidnem napredku ne moremo poročati. Kvečjemu lahko zapišemo, da se je debata na temo dviga izhodiščne osnove razširila oziroma neposredno vezala na izvajanje določila, da podjetje delavcem zagotovi plačilo minimalne višine premije prostovoljnega dodatnega zavarovanja. Nova dimenzija teh pogovorov pa je tudi zadnja odpoved nekaterih dodatkov (za poznavanje tujih predpisov, neizrabljen odmor in provizije za prodajo vozovnic) ter napoved direktorja, da bo to privarčevano

maso sredstev upošteval za stimulativen način nagrajevanja zaposlenih. Kar zadeva uveljavitev prostovoljnega dodatnega zavarovanja, nam razvoj dogodkov v zadnjem obdobju ne gre na roko. Kljub temu, da smo se o plačilu tega dogovorili že ob lanskih pogajanjih za TP KPDŽP, da smo zaradi dejstva, ker plačilo ni bilo realizirano, izvedli tudi stavko, je za končno uveljavitev plačila prostovoljnega pokojninskega zavarovanja treba pridobiti tudi pozitivno stališče vlade, ki pa za to nima pravega poslušarja. To se kaže v vladnem odnosu do državne uprave, ko ne dovoli, da se za to namenijo dodatna sredstva.

Uveljavljanje plačila premije dodatnega zavarovanja je tako v državni upravi edino možno na način, da se zaposleni v upravi odrečejo eskalaciji in jo namesto v povišanje plače namenijo za plačilo omenjene premije.

Kar zadeva našo eskalacijo, se bje bitka okoli tega, kako jo obračunati v primeru, če ne bo pravočasno sprejet socialni sporazum, ki bi to eskalacijo uredil enotno. V delu pogajanj o regresu pa se kaže pozitiven premik, saj je nasprotna stran v tem delu pogajanj pristala na povišanje v višini 8.4 odstotka.



## NA ZADNJI SEJI GLAVNEGA ODBORA DIREKTOR IGOR ZAJEC ODGOVARJAL NA VPRAŠANJA

Zadnja seja glavnega odbora sindikata je minila ob udeležbi direktorja SŽ Igorja Janeza Zajca, direktorja za transport Dušana Žičkarja in direktorja za Vleko in TVD Valterja Oblaka. Tisto, kar je še posebej zanimalo člane glavnega odbora, je direktorjev pogled na reorganizacijo Slovenskih železnic. Direktor je v svojem monologu predstavil vleko kot izredno pomembno dejavnost v celotnem sistemu, dejal je, da je vleka »srce« sistema, zato je seveda moral takoj požreti očitke članov odbora, da se to njegovo besedičenje ne ujema z njegovim siceršnjim omalovažujočim odnosom do vleke v predlogih nove zakonodaje, kjer naše dejavnosti (srce sistema!) sploh ne omenjajo.

Direktor je v zvezi z reorganizacijo zastopal stališče ustanovitve holdinga SŽ in najmanj treh podjetij. Dejal je da se bo zavzemal za to, da se vleka organizira kot



»Vleka je srce delovanja sistema SŽ«  
»Ali res...«

samostojna gospodarska družba, ki bi bila neposredno podrejena Holdingu SŽ. Izrazil je domnevo, da do delitve zaposlenih v več podjetij ne bo prišlo, tako da bi vleka združevala obstoječi kader strojnega osebja. Na vprašanja o povezavi CD in vleke pa ni dal jasnega odgovora. Tudi o delitvi vlečnih vozil ni imel jasnega odgovora, čeprav se je iz razbranega dalo čutiti, da si podjetje »vleka« ne bo lastilo vozil, ampak da bodo po njegovem lokomotive in motorni vlaki predmet delitve na podjetji za potniški in tovorni promet. Obljubil je tudi, da bo na naslednjem kolegiju predlagal sprejem sklepa, da se vleka v zakonu omeni kot enotna v eni od možnih oblik (kot servisna služba v holdingu ali podobno), vendar je od dane obljube do danes bilo že vsaj pet sej kolegija, pa o tem kolegij še ni sprejemal nobenega sklepa.

## SIGNALNI PRAVILNIK JE ŽE OBJAVLJEN V URADNEM LISTU

Po dolgem obdobju čakanja novih prometnih predpisov, pravilnikov in navodil, kateri bi morali biti v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu že uveljavljeni, je končno prišlo do dogovora vseh sodelujočih akterjev o prvem aktu v vrsti novih predpisov. Gre za Signalni pravilnik, ki je že izšel v 32. številki Uradnega lista republike Slovenije. Novi Signalni pravilnik je tako postal uradni predpis, ki bo začel veljati 1. januarja 2003. Kmalu se mu bo



pridružil še Prometni pravilnik, ki bo v svoji vsebini združeval vsebine do sedaj znanih navodil (o premiku, APB-ju, telekomandi...). Ker bosta oba akta začela veljati v začetku prihodnjega leta, bo treba jeseni opraviti obširno izobraževanje, da bodo potrebna znanja o novih predpisih osvojena pravočasno. Z gotovostjo lahko zapišem, da nas v zvezi s tem čakajo tudi izpiti, tako da bo konec letošnjega leta na tem področju nedvomno pester.

Od 1. januarja 2003 novi Prometni in Signalni pravilnik

# MINISTER JAKOB PRESEČNIK ZASADIL NOŽ V HRBET VSEM, KI SO SI PRIZADEVALI, DA SE ZGRADI DRUGI TIR MED KOPROM IN DIVAČO

Vse kaj drugega bi pričakoval od svojega ministra (ministra za promet) kakor to, da bo prav on cokla prizadevanjem, da se v Sloveniji izboljšajo prometne povezave, h katerim lahko z gotovostjo prištejemo potrebno dvotirno železniško povezavo z našo največjo lukco. Zadnja naročena študija upravičenosti gradnje drugega tira, ki jo je minister naročil »z namenom, da se reši obveznosti« gradnje drugega tira, je dala odgovor, da je možno z določenimi ukrepi, kot naprimer z vlaganji v dosedanjo enotirno povezavo (SV naprave, elektro napajalne naprave, nove lokomotive ...), zadovoljiti potrebe Luke Koper, tako da gradnja drugega tira ne bi bila potrebna še vsaj do leta 2015.

V Budniku smo prizadevanjem za gradnjo drugega tira vedno namenili ustrezno pozornost. Tudi sicer se je naš sindikat v ta prizadevanja aktivno vključil, in sicer tako, da je organiziral eno od številnih srečanj



*Minister Jakob Presečnik: »Pa saj drugega tira sploh ne rabimo!«*

lokalnih politikov, gospodarstvenikov in drugih strokovnjakov, ki so vsi pritrjevali temu, da je treba čim prej začeti z izgradnjo drugega tira. Tudi študija ekonomske upravičenosti te gradnje je dala rezultat, ki je bil spodbuden in je upravičeval to naložbo. Zato danes z začetjem spremljamo izjave ministra in njegova zatrjevanja, da drugega tira še lep čas ne potrebujemo.

Če bi minister že takoj v začetku mandata pričel aktivnosti (predvsem s sestavo finančne konstrukcije) za gradnjo tega tira, bi lahko s temi rezultati postavil spomenik svojemu ministrotvanju, in bi se ga v zvezi s tem radi spominjali, sedaj pa je, še pred koncem svojega mandata, postavil »spomenik na grob« drugega tira vsem, ki so si skrajno prizadevali (še posebej železničarjem in Primorcem), da bi do te dvotirne proge čim prej prišli. Spomin nanj bo sedaj drugačen.

## NA SKUPŠČINI VELIKO GOVORILI O NOTRANJI HOMOGENOSTI SINDIKATA IN O PREDLOGIH NOVE ZAKONODAJE

Za tokratno aprilsko sejo skupščine smo načrtovali, da jo organiziramo na taki lokaciji, ki nam bo omogočala nemoteno delo ves dan. Njen ključni namen je bil, da se odkrito in brez dlake na jeziku pogovorimo o načinu delovanja našega sindikata, o načinu dela naše skupščine in da vodstvu sindikata določimo poglobitve smernice in strategijo delovanja, predvsem v zvezi s pogajanjem za TP KPDŽP in v zvezi z grožnjami, ki se skrivajo v predlogih nove železniške zakonodaje.

Prvi del dneva je tako minil v pogovorih o načinu delovanja sindikata, še bolj pa o načinu delovanja skupščine. Krog članov skupščine je bil namreč mnenja, da se je delo skupščine vse preveč osredotočalo na razpravo o »malenkostih«, da so se določeni posamezniki bolj kakor je to potrebno posvetili spoštovanju formalizmov pri sprejemanju odločitev in da je posledično zaradi tega trpela (tako časovno kot vsebinsko) razprava o bistvenih vprašanih in problematiki, s katero se srečuje članstvo.

Mogoče še najbolj ilustrativno povzema ta del tega zasedanja izjava Antona Lokarja, ki je dejal: »Danes je čas, da si povemo, kar nam leži na duši, ko pa gremo pri vratih ven, pa bomo enotnejši, kot kdajkoli prej!« Slednje gotovo izpričujejo soglasno sprejeta stališča, ki jih je sprejela skupščina in ki nam vsem vlivajo potrebno samozavest ravno v trenutku, ko bomo to samozavest še posebej potrebovali. Člani skupščine sindikata so sprejeli naslednje ugotovitve:

- da so posamezni člani skupščine delovali neprimerno
- da deluje sindikat v interesu svojega članstva
- da je področje finančno materialnega poslovanja sindikata transparentno in pregledno
- da uživa vodstvo sindikata polno podporo in zaupanje

V drugem delu zasedanja skupščine pa so člani največ razpravljali o odzivih na predloge nove železniške zakonodaje. Enotna ocena je bila, da bi bile posledice uveljavitve predlagane zakonodaje skrb vzbujajoče. Člani skupščine so zato v svojih razpravah aktivno sooblikovali strategijo ukrepov, ki jih bo sindikat v bližnji prihodnosti povzel, da ohranijo SŽ takšen status, ki bo omogočal podjetju razvoj, delavcem pa prepotrebno socialno varnost.

### Varstvo pri delu

## SPREJEM »OCENE TVEGANJ« PO POSAMEZNIH SEKCIJAH

Na podlagi sprejetega Zakona o varnosti in zdravju pri delu ter na osnov podlagi sprejete Izjave o varnosti in zdravju pri delu na SŽ, poteka v teh dneh izdelava ocene tveganj po posameznih sekcijah.

Pri izdelavi Izjave o varnosti na SŽ so sodelovali: služba za varnost in zdravje pri delu na SŽ, strokovni delavci za VPD v sekcijah, Odbor za varnost in zdravje pri svetu delavcev ter pooblaščen zdravnik SŽ. V tem dokumentu so opredeljene vse nevarnosti in škodljivosti, ki so prepoznane na SŽ. Razdeljene so v več sklopov (mehanske nevarnosti, elektrika, fizikalni, ekološki in psihološki dejavniki, nevarne in škodljive snovi ...). Na podlagi tako značnega nabora nevarnosti, je bilo mogoče pričeti s postopkom prepoznavanja nevarnosti za konkretna delovna mesta. Pri tem je bilo treba upoštevati vse dosedanje poškodbe pri delu in nevarne pojave, zdravstvene analize, sugestije delavcev oz. njihovih predstavnikov, inšpekcijske odločbe... Za opravljanje strojevodskega dela so bile

## MILAN REBIČ NOVI ČLAN STATUTARNE KOMISIJE



Na zadnji skupščini so bile opravljene volitve za novega člana statutarne komisije. Na kandidatni listi so člani skupščine izbirali novega člana izmed dveh predlaganih kandidatov, Damjana Hrovatina iz OO Divača in Milana Rebiča iz OO Ljubljana. Več glasov je dobil slednji, ki je tako postal novi član tega organa, ki deluje pod vodstvom Silva Berdajsa, člani pa so še Igor Veselko iz OO Maribor, Peter Misja iz OO Zidani Most, in Sergij Birsa iz OO Nova Gorica.

spoznane naslednje potencialne nevarnosti in škodljivosti:

- udarec spenjače, nalet vozil
- povoženje, udarec orodja,
- ureznina, vbod, udarec veje (na industrijskih tirih)
- udarec ob vagon, vozilo, nepremični element
- padec pri hoji – v globino, padec ali sestop z vagona, vozila, lokomotive,
- zdrs s stopnice, vozila, po pobočju, tujek v očesu
- neposredni ali posredni stik z deli pod napetostjo
- hrup, vibracije
- delovni čas, delo na terenu, nočno delo
- izpostavljenost visoki temperaturi
- neustrezna razsvetljava kabine in delovnega okolja
- izpostavljenost atmosferskim in drugim vplivom (umazanija)

Ko se za posamezno delovno mesto opredelijo njegove nevarnosti, se oceni tve-

ganje za spoznano nevarnost, oceni se resnost morebitne poškodbe/škodljivosti pri delu ter sprejme opredelitev tveganja (mala, znatna, velika ...)

Na podlagi tako dobljene ocene tveganja se določijo splošni in posebni varnostni ukrepi, ki so potrebni za odpravo oziroma ustrezno zmanjšanja čezmerne nevarnosti. Po izvedbi vseh ukrepov se sprejme končna ocena tveganja, ki mora po izvedenih ukrepih posamezno nevarnost zmanjšati toliko, da je ocenjeno tveganje za delavca znižano na sprejemljivo raven.

Ta mesec se končujejo priprave ocene tveganj po posameznih sekcijah. Predstavniki sindikata smo se v lokalno sprejemanje tega dokumenta aktivno vključili. Še več aktivnosti pa bo treba v prihodnje vložiti v spremljanje izvajanja ukrepov za odpravo oziroma zmanjšanje nevarnosti in škodljivih vplivov, katerim smo zaposleni na delovnih mestih.



## Nakup novih lokomotiv

# TEHNIČNA KOMISIJA PODALA SVOJE ZAHTEVE V ZVEZI Z RAZPISNIMI POGOJI ZA NAKUP NOVIH LOKOMOTIV

Z informacijo, da je vlada odobrila Slovenskim železnicam nakup novih lokomotiv, ste se verjetno že seznanili. Gre za projekt nabave 25 lokomotiv (z možnostjo nakupa dodatnih pet), ki naj bi bil realiziran do leta 2006. Okvirne postavke razpisnih pogojev govorijo o tem, da morajo biti lokomotive večsistemske (sposobne za 3kV enosmerne, in 25kV – 50Hz ter 15kV – 16 2/3Hz izmenične napetosti), štiriosne z močjo od 5,5 do 6,2 MW in največjim osnim pritiskom 22 ton. Predračunska vrednost projekta znaša 92,2 milijona evrov.

Tehnična komisija je v zvezi z nakupom obravnavala nekatere zahteve članstva in pri tem sprejela vrsto predlogov, ki so posledica izkušenj, ki smo jih strojevodje nabrali pri svojem delu oziroma so posledica izkušenj iz nakupov potniških garnitur Siemens in Pendolino. Nekaj od teh zahtev tudi objavljamo.

- Vsi deli, ki so pod visoko napetostjo, morajo biti obvezno vključeni v sistem električne in mehanske blokade.

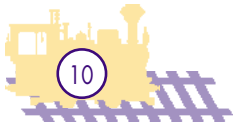
- Posamezni odjemnik toka mora biti opremljen z visokonapetostnim ločilcem. Posluževanje teh ločilcev mora biti izvedeno tako, da ni potrebno nobenih fizičnih posegov na strehi lokomotive. Predlagamo vgradnjo daljinsko krmiljenih ločilcev.
- Lokomotiva mora imeti dovolj visoko kapaciteto baterij (vsaj 170 do 240 Ah).
- Z izklopom baterij se morajo izključiti vsi porabniki, tako da se tedaj baterije ne praznijo.
- Delovanje naprave za mazanje utirjevalnih grebenov mora biti neslišno.
- Pritrdilna zavora mora imeti vgrajeno signalizacijo zavrtosti oz. odvrtnosti.
- Lokomotiva mora imeti vgrajeno sodobno diagnostiko in avtomatično kontrolo.
- Vsi elementi, ki bodo vgrajeni na lokomotivi, morajo biti funkcionalni in uporabni!
- Čelna vetrobranska stekla morajo biti

ogrevana,

- Vgrajena mora biti učinkovita klimatska naprava: prezračevanje mora biti izvedeno tako, da je čim manj moteče za strojevodjo, z možnostjo izklopa ventilatorja.
- Gretje kabine mora biti učinkovito z možnostjo nastavitve temperature v razponu od 18° C do 28° C.
- Klimatska naprava mora delovati čim bolj neslišno!
- V kabini mora biti nameščen sodoben zračno blaženi stol z avtomatsko regulacijo blaženja glede na težo strojevodje.
- Osvetlitev kabine mora biti v predpisanih mejah!
- Med vožnjo lokomotive mora biti zagotovljeno opazovanje lokomotive in vlaka s stranskimi preklopnimi ogrevanimi ogledali ali po video nadzoru.
- Kabina mora imeti predvideni prostor za osebne stvari strojevodje.
- Lokomotiva mora imeti dovolj močno razsvetljavo čelnih luči in žarometov.
- Če se predvideva nakup lokomotive, ki bo imela vhoda na lokomotivo na sredini lokomotive in ne neposredno v kabini, zahtevamo v vsaki kabini zasilni izhod.
- Lokomotiva mora imeti v visokonapetostnih oddelkih vgrajen avtomatski sistem gašenja požara. Potreba po aktiviranju gasilnega sistema se mora obvezno javiti in signalizirati na krmilni pult, in sicer optično in akustično.
- Instrumenti električnih in pnevmatskih sklopov, monitor diagnostike, upravljalni pult avtostop naprave, razni piktogrami morajo imeti vgrajeno možnost regulacije osvetlitve.
- Eden od monitorjev mora imeti v osnovni sliki poleg ure tudi merilnik hitrosti. Vsi izpisi morajo biti prevedeni v slovenski jezik.
- Razporedniki morajo biti nameščeni v notranjosti koša lokomotive.



*Ali bo Siemens Taurus tista lokomotiva za nakup katere se bodo odločile SŽ?!*



## Slovenske železnice imajo najmočnejši računalnik v državi

# NA ENI STRANI PREDIMENZIONIRAN SUPER RAČUNALNIK, NA DRUGI STRANI PA DRASTIČNO POMANJKANJE OSNOVNIH RAČUNALNIKOV IN ZASTARELA PROGRAMSKA OPREMA

Gornji nadnaslov ni kakšna prvoaprilska šala, ampak je navedba resnična. Naše podjetje je kupilo računalnik z najmočnejšim Intelovim procesorjem v Sloveniji. Ker gre za dobavitelja, s katerim SŽ sodelujejo že vrsto let (Unisys), je bila menda zaradi tega nabavna vrednost nekoliko nižja. Omenjeni računalnik stane sicer na prostem trgu približno pol milijona ameriških dolarjev.

Če bi bili na SŽ v minulih letih deležni enakomernega razvoja računalniške tehnologije in ustrezne programske opreme na celotnem železniškem območju, potem bi lahko odločitev, da se gre v tako smelo nabavo za današnje potrebe SŽ predimenzioniranega računalnika, ocenili kot

pozitivno. Ker pa vemo kakšno je stanje računalniške infrastrukture na SŽ, potem imamo lahko določene pomisleke o ustreznosti take investicije. Dejstvo je, da se sekcije vseskozi srečajo z drastičnim pomanjkanjem računalnikov, ki bi lahko racionalizirali poslovanje na področju obdelave podatkov, finančnega, kadrovskega in materialnega poslovanja, izobraževanja, statistike ... **Nemalo je primerov, ko imajo določeni zaposleni lastne računalnike v službi**, da lahko nemoteno opravljajo svoje delo. Nič boljše sliko ne kaže tudi računalniška infrastruktura v »prometni operativi«, ki je zaradi zastarelosti že zrela za odpis. Podobna slika se kaže tudi v ustreznosti programske opreme na SŽ. V

sekcijah za vleko operaterji 24 ur vnašajo podatke o zaposlenosti osebja, le ti pa se zaradi neustreznih programskih rešitev še danes ne morajo uporabiti za obračun delovnega časa zaposlenih. Podobne pomanjkljivosti bi še lahko našteval. Kot absurd je treba navesti ugotovitev, da sekcija s 500 zaposlenimi še do sedaj nima internetne povezave in e – poštne naslova, tako da poteka pisna komunikacija še vedno po »polžji« poštni ali službeni pošti ...

Zaradi vseh omenjenih dejstev je odločitev, da se prioritarno nabavi tako zmogljiv računalnik, gotovo vprašljiva. Nedvomno se bodo ob tem dejstvu zmrdovali vsi tisti, ki že vrsto let čakajo na novo računalniško opremo ali na nov računalniški program.

## Dobre in slabe strani uvajanja računalniškega programa SAP

# TISTIM, KI VNAŠAJO PODATKE V TA PROGRAM, SE JE DELO CELO POVEČALO!

Železnica je velik poslovni sistem, kjer se posamezni zbrani in obdelani podatki pojavijo v obliki poročil in obračunov z zamudo od 1 do 1,5 meseca. To so predvsem obračuni stroškov, stroški materiala, delo vlečnih vozil in drugi, ki temeljijo na velikem številu poslovnih dogodkov (računi, različni dokumenti materiala, EV-1). Z uvajanjem sodobnih informacijskih sistemov (terminali, računalniki) se na železnici pojavijo programi, ki pokrivajo določeno področje poslovanja železnice. Glavna slabost teh sistemov je različna strojna oprema in nekompatibilnost (nepovezanost) sistemov. Odločitev, da se na železnici uvede enoten

program, ki bi zajemal celotno poslovanje sistema, je dolgoročno vsekakor pravilna.

Program z imenom SAP v Sloveniji uporablja kar nekaj velikih sistemov, zato je bilo upati, da se bo železnica odločila za ta program na podlagi pozitivnih izkušenj drugih podjetij. S prvim januarjem 2002 se je na programu SAP začelo delati najprej na področju stroškovnega knjigovodstva in plana, postopoma pa se predvidevajo prehodi tudi drugih sistemov na program SAP. V tem kratkem času, dobre tri mesece od začetka dela na programu SAP pa se že kažejo določene dobre in tudi slabe lastnosti programa. Dobre lastnosti so pred-

vsem dostop do podatkov v realnem času (takoj po vnosu v program), dostop do podatkov v realnem času na različnih organizacijskih ravneh podjetja (sekcijah, PE, PP, službah), podatki temeljijo na enakih osnovah in so med seboj primerljivi, podatki so avtomatsko vneseni v različna poročila, podatke in poročila je mogoče analizirati do podrobnosti, takojšnji podatki in poročila omogočajo lažje in pravočasno ukrepanje vodstev na različnih organizacijskih nivojih podjetja, zmanjšanje obsega dela pri izdelavi različnih poročil ...

Slabe lastnosti pa so predvsem: pri vnosu podatkov v program, ta ne javlja sprot-



nih napak vnosa, ampak šele po končanem sklopu vnesenih podatkov. Program te pri vnosu ne vodi od postavke do postavke, ampak mora vnašalec točno vedeti, katere podatke je treba vnesti. Največji problem uvajanja programa SAP pa je, tako kot pri uvedbi skoraj vseh novosti na železnici, organizacija priprav in izvajanje dela v program. Nekoordinirano je bilo predvsem delovanje služb, ki sodelujejo pri uvedbi programa. Strokovno usposabljanje na programu je trajalo samo štiri ure. Za računalnike, namenjene programu SAP, so de-

lavci izvedeli »slučajno«. Zaradi nekakovostne mreže (premajhna kapaciteta kablov, tako kot pri terminalih) skoraj ni dneva, ko program v Mariboru ne bi blokiral (včasih večkrat dnevno). Pred uvedbo programa so nekateri, ki še niso poznali delovanja programa, predlagali sistematizacijo delovnih mest, ki bi ukinjala nekatera delovna mesta, predvsem na področjih, kjer se bodo podatki vnašali z uporabo tega programa. Danes pa je slika o »pričakovani« racionalizaciji, ki naj bi jo omogočil ta program, nekoliko drugačna. Dejstvo sicer je,

da program SAP omogoča takojšen vpogled v veliko podatkov, ki pa jih mora nekdo vnesti v program. Tistim, ki vnašajo podatke v program SAP, se je delo povečalo. Določen račun, ki se deli na več stroškovnih nosilcev, se vnaša v program tudi do 30 minut!

Strokovnjaki! Kje je sedaj pričakovana racionalizacija poslovanja na področju obdelave podatkov?!

Zdenko Lorber

## LETNI ČLANSKI SESTANEK OO MARIBOR

Letni članski sestanek v OO Maribor je bil organiziran 22. marca v prostorih Srednje prometne šole. Udeležilo se ga je več kot 120 članov naše območne organizacije, od gostov pa so se sestanka udeležili; predsednik Drago Torej, podpredsednik Zlatko Ratej, sekretar in predsednik SD Silvo Berdajs, častni predsednik in delavski direktor Slavko Kmetič, šef sekcije SV Maribor Zmago Majer ...

Predsednik OO Maribor Zdenko Lorber je po uvodnem nagovoru podal poročilo o delu območnega odbora za minulo enoletno obdobje. Dotaknil se je vseh bistvenih sklopov in področij, s katerimi se je odbor ukvarjal. Podal je oceno, da je območni odbor delal dobro, saj mu je uspelo izpolnjevati naloge, katere si je v načrtu dela na začetku mandata. V nadaljevanju je Drago Torej seznanil članstvo z najnovejšimi dogajanjem okrog priprave nove reorganizacije, s poskusi prenove plačnega sistema in z mednarodnim sindikalnim dogajanjem, v katerega je aktivno vključen (mednarodna licenca za strojevodje ...). Silvo Berdajs je največ časa namenil podajanju informacije v zvezi s pogajanjem za sprejem nove tarifne priloge in informacijo, ki se nanaša na uveljavitev prostovoljnega dodatnega pokojninskega zavarovanja. Slavko Kmetič pa je orisal trenutni položaj sistema Slovenskih železnic in pri tem pou-



daril problematiko neurejenega financiranja, ki smo ga deležni od države (manjši delež subvencij od zakonsko normiranih, zaostajanje dviga rasti cen potniških storitev ...)

Razprava po poročilih se je osredotočila zgolj na temo primernosti oziroma nepripravnosti vključitve posameznih kandidatov v bližnjo strojevodsko šolo, ki se je pričela v začetku aprila. Nekateri člani so bili mne-

nja, da določeni kandidati, ki so se pojavljali kot možni za to šolanje, ne izpolnjujejo kriterijev, ki za to šolanje veljajo.

Zanimivo je, da se je letos uradni del članskega sestanka končal pred dogovorjenim časom za večerjo. Se je pa zato družabni del zavlekel pozno v noč – za nekatere se je končal v jutru naslednjega dne.

Vera Čreslovnik

# VODSTVO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE NA LETNI KONFERENCI OO NOVO MESTO

Vsi, ki smo se sobotnega dopoldneva 9. marca udeležili letne konference OO Novo mesto (kljub čudovitemu vremenu, ki je vabil v naravo, ter na delo v vinograde in polje), smo želeli iz prve roke pridobiti informacije o delu sindikata in o skrb zbujujoči situaciji na Slovenskih železnicah.

Med članstvom je že nekaj časa veljalo veliko zanimanje za obisk našega vodstva. Kolegi, ki vodijo naš sindikat, so se z veseljem odzvali našemu povabilu.

Na konferenci je najprej podal poročilo predsednik OO Novo mesto Zvone Kramar, o delu in načrtih, ki jih želimo izpolniti v našem območnem odboru. V nadaljevanju pa so o delu sindikata in težavah, s katerimi se ukvarjajo, govorili: predsednik sindikata strojevodij Slovenije Drago Torej, sekretar Silvo Berdajs, podpredsednik Gorazd Senica in častni predsednik sindikata Slavko Kmetič. Razprava, ki se je razvila potem, je bila odraz velike zaskrbljenosti o prihodnosti Slovenskih železnic. Vsi smo si bili edini, da le z enotnostjo v sindikatu lahko pripomoremo k ohranitvi naših delavnih mest. Nekako skrb zbujujoče je dejstvo,



da smo delavci železnice pripravljeni več narediti za svoje podjetje, kakor pa vodilni družbe.

Po končanem uradnem delu pa smo ob prijetnem klepetu vseeno nazdravili boljši prihodnosti in tistim časom, ko bomo tudi mi

zaposleni na železnici, spoznali našo državo (in njen odnos do nas), kot državo uspeha in blaginje, v kar nas že nekaj časa pričrjuje naša vlada.

Franci Ivnik

# PREDSTAVITVENA VOŽNJA GARNITURE SIEMENS DESIRO – DIZEL (na naslovnici)

Desiro je skupno ime za celo družino modularnih motorikov proizvajalca Siemens Transportation Systems (TS), katerih zasnova omogoča prilagajanje najrazličnejšim zahtevam posameznih železniških uprav. Motorniki družine Desiro so v uporabi tako v medmestnem kot tudi v lokalnem prometu. Naročnik lahko izbira med različnim številom vagonov ter med različnimi izvedbami notranjosti in oblike motornika. Prav tako je možna prilagoditev na različne širine tirov ter izbira med različnimi varnostnimi in pogonskimi sistemi. Pogonske različice vključujejo tako dizelskoelektrične, dizelskomehanske, dizelskohidravlične kot

tudi električne motornike za enosmerno in izmenično napetost. Modularna zasnova se odraža tudi v ekonomičnosti motorikov Desiro. Standardizirane in preizkušene komponente, uporabljene v vseh različicah motorikov Desiro, prispevajo k visoki stopnji razpoložljivosti in s tem k znižanju stroškov v času življenjske dobe motornika.

Predstavljeni Desiro, ki je bil na promocijski vožnji po Italiji, Sloveniji, Hrvaški, Jugoslaviji in Avstriji je bil v lasti zasebnega nemškega železniškega prevoznika Nordwestbahn, ki ga uporablja na progi med Bremnom, Osnabrückom in Wilhelmshavenom. Dvočlenska garnitura je konstrukcijsko

povsem enaka garnituram, ki jih pod oznako VT 642 uporabljajo Nemške železnice (DB). Garnitura VT 642 je gnana dizelskomehansko. Nizek pod nudi visoko stopnjo udobje in omogoča vstopanje in izstopanje potnikov brez potrebe po premagovanju stopnic. Za udobje med vožnjo skrbijo med drugim informacijski sistem z digitalnim in akustičnim najavljanjem postajališč ter odstavne površine za otroške vozičke in kolesa. Med prednosti lahko štejemo še svetel in prostoren notranji prostor, široke okenske linije, klimatsko napravo, pripomočke za lažje vstopanje in izstopanje invalidov ter stranišče, prirejeno po-





trebam invalidov. Za prijetnejšo in udobnejšo vožnjo skrbijo tudi zračno vzmeteni podstavni vozički.

Garnitura vrste Desiro VT 642 je opremljena s 136 sedeži, od tega 12 v prvem in 124 v drugem razredu. Oba avtonomna šestcilindrska dizelska agregata, ki sta opremljena s turbinskim polnilom in petstopenjskim avtomatskim menjalnikom, zmoreta po 275 kW moči. Mejne vrednosti emisij obeh agregatov ustrezajo standardom Euro II. Največja dovoljena hitrost garniture VT 642 na omrežju Nemških železnic je 120 km/h. Dolžina vozila znaša 41,7 metrov njegova skupna teža pa 68 ton.

Nemške železnice so se po prvem naročilu 150 garnitur odločile še za nakup



*Veliko podobnosti z nam znano EMV-312*

dodatnih 64 Siemensovih vlakov Desiro. Poleg Nemških železnic so se v Nemčiji za nakup garnitur VT 642 odločili tudi pri

naslednjih železnicah: Kahlgrundbahn v Hessnu, Vogtlandbahn na Saškem in Nordwestbahn na Spodnjem Saškem. Garniture Desiro pa so se uveljavile tudi že na mednarodnih tržiščih. Tako so na primer pri Grških železnicah naročili 20 petčlenskih elektromotornih garnitur, ki vozijo predvsem na relaciji Atene - Thessaloniki.

V zadnjem letu je bila podpisana tudi pogodba za dobavo 120 garnitur VT 642 v Romunijo. V začetku leta 2001 je bila podpisana pogodba z Angleško železniško družbo Stagecoach and Angeltrains o dobavi 1200 petdelnih elektromotornih potniških vlakov, kar je do sedaj največje naročilo za primestne potniške vlake. Zadnja naročila pa so prispela iz Madžarske (13 vlakov) in Danske (12 vlakov).

## Naš sodelavec

# ANTON LOKAR – PREDSEDNIK OO LJUBLJANA

V rubriki naš sodelavec bi rad predstavil Antona Lokarja, ki mu prav zdaj mineva leto dni, odkar vodi OO Ljubljana.

**»Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu?«**

»Luč sveta sem zagledal pred 41-timi leti na Savi, kot sin strojevodje in gospodinje. Po poklicni šoli na Aljaževi sem postal strojevodski kandidat in po odsluženju vojaškega roka sem leta 1982 postal stroje-



vodja elektro lokomotiv. Ta poklic sem opravljal do leta 1993, od tedaj do danes pa opravljam dela in naloge nadzornika lokomotiv v Ljubljani. Sem oče dveh dijakov in skupaj z ženo živimo v lastnem domu ob progi SavaLitija. V predvolilnem boju nisem obljubljal ničesar, razen poštenosti pri delu in zavzemanje za interese OO Ljubljana in sindikata kot celote.«

**»Spomnim se tvojega prvega nastopa pred člani OO. Na njem si na prvo mesto postavil zadovoljstvo članstva, prijateljski odnos, pravilnik za izdelavo turnusov. Ali ti je uspelo po letu predsednikovanja te zadeve uresničiti in ali bi problematiko ob pogledu za nazaj reševal drugače?«**

»Ne toliko, kakor sem načrtoval. Ta pot je kot tlakanje poti s kamenčki, ki skupaj tvorijo novo smer. Tudi ko pogledam že prehojeno pot, kaj dosti ne bi mogel spremeniti, ker so vse odločitve, spremembe in dopolnitve stvar pogajanj in usklajevanj. Seveda pa dopuščam možnost, da vedno ne deluješ optimalno in bi kdo drug to še bolje opravil.«

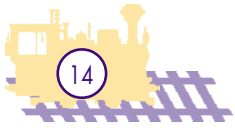
**»Osebno te poznam in vem, da zelo odgovorno prisluhneš kritikam in pobudam našega članstva. Pa vendarle se mi zdi, da se nekateri posamezniki preveč izpostavijo s svojimi zahtevami in s tem kvarijo sicer zgledno podobo našega sindikata.«**

»Se strinjam. Vendar slabost vseh nas je ta, da to pričnemo izkoriščati in postavljati vedno nove zahteve, ki včasih nimajo podlage in smo pozneje razočarani. Vendar postavili smo določene smernice in tolerance in te naj veljajo zame, kakor za vse druge člane.«

**»Kot predsednik OO zelo aktivno sodeluješ v glavnem odboru in skupščini. Kako ocenjuješ dosedanje sodelovanje s predsednikom in sekretarjem sindikata?«**

»Ti odnosi so zelo korektni, čeprav včasih pride do nesoglasij, vendar s pogovorom se vedno najde prava pot. Vsi skupaj se moramo truditi za naše člane, da jim omogočimo čim boljše delovne razmere in finančne možnosti, pri tem pa se zavedati,





da smo voljeni in ne nezamenljivi. Da aktivno sodelujem na glavnem odboru in skupščini, praviš. Saj to je vendar moja pravica in ne nazadnje predvsem dolžnost.«

**»Precej nalog, ki se jih je nabralo v enem letu, je bilo treba izpeljati. Si s svojo ekipo v območnem odboru zadovoljen? Bi na tem mestu katera pohvalil?«**

»Če ne bi bil bi že koga zamenjal. Hotel sem odbor, ki bo odprt in širok, čeprav je to včasih težko uskladiti, vendar več zamisli rodi tudi dober sklep. Posebno bi pohvalil Emila Lipovška predsednika tehnične komisije Boštjana Kočarja, ki skrbi za turnuse v OO Ljubljana. Vendar so za uspeh dela pomembni prav vsi, ki skupaj z mano prispevajo svoj delež.«

**»Napisal si dve pisma. Prvega, v katerem so bili nakazani problemi**

**po nesreči v Pivki, ki si naslovil na vse pomembne vodstvene strukture. Drugo pismo pa je poziv članstvu, s katerim si skušal umiriti stanje po menjavi turnusov. Tvoj komentar.«**

Prvega so označili za pamflet. Vendar sem ga napisal v želji, da tudi vodstvena struktura več pozornosti nameni življenju na tirih in ob njih ter spozna, da če jim je prav ali ne, se tudi zanje vozi kruh z lokomotivo. Drugo pismo pa sem napisal, da naše članstvo v Ljubljani spozna, da se dogajajo spremembe tudi na železnici in bo temu primerno treba spremeniti tudi miselnost, ampak ne samo v Ljubljani.«

**»Trenutno opravljaš delo nadzornika lokomotiv I v Ljubljani, hkrati pa vodiš številčno največji območni odbor. Kako ti uspe uskladiti delo na dveh tako pomembnih področjih?«**

»Ko me je članstvo povabilo da naj kandidiram, sem si vzel nekaj časa za premislek in vse to uskladil v družini. Večjih težav ni, pride pa dan, ko komaj krpaš konec s koncem, ker delo nadzornika za elektro vleko v Ljubljani zahteva celega človeka. V veliko pomoč pa mi je profesionalni sindikalni zaupnik Jadranko Tomić, ki kaj postori tudi namesto mene.«

**»Težko je pričakovati, da bi imel poleg vseh teh dejavnosti še kaj prostega časa. Pa vendarle se mora človek razbremeniti in si vzeti čas tudi za sprostitve. Imaš mogoče kakšen konjiček, s katerim pozabiš na vsakdanje skrbi?«**

»Čas, ki mi ostaja, v veliki meri porabim za petje v zborih, sprehode in včasih kolesarjenje. Hiša pa, vsi vemo, da nikoli ni dokončana.«

## Iz drugih medijev

# PRIVATIZACIJA SLOVENSkih ŽELEZNIC

Ko so leta 1999 z mesta predsednika uprave Slovenskih železnic (kamor ga je postavila Peterletova stranka) odstavili dr. Marjana Rekarja (zdaj predanega simpatizerja LDS), trenutno predsednika uprave Holdinga Ljubljana in hkrati direktorja podjetja za gradnjo ljubljanskega fantomskega nogometnega stadiona, ki ga skoraj zanesljivo nikdar ne bo, kajti gre le za predvolilni mestni županski štos, je mnoge začudilo njegovo silovito upiranje, saj je javno razlagal, da je edino on pravi slovenski »železničar«. Tudi svojemu nasledniku magistru Igorju Zajcu, ni namenil prav veliko pohval, tako da je sedanji predsednik uprave Slovenskih železnic v nemilosti še pri Rekarjevem prijatelju, finančnem ministru Tonetu Ropu, ki ima trenutno dovolj močno besedo pri postavljanju »pravih« ljudi na »prava« mesta.

**Privatizacija Slovenskih železnic bo zanesljivo posel, ki bo do temeljev pretresel Slovenijo.** Zato so ga začeli pripravljati že v času Rekarjevega predsedovanja in ga prikrivali do trenutka, ko je ugotovil, zakaj gre, tudi novi šef Igor Zajec. Vsa skrivnost je namreč v Kopru in v štirih in pol milijardah izgube, ki so jo lani pridelale Slovenske železnice.

Drugi tovorni tir od Luke Koper do proge Trst–Sežana je že od vsega začetka čisti blef, kajti obstoječi potrebuje le izboljšave (še dve izogibalšči in močnejše napajanje z elektriko) in bi do leta 2015 povsem ustrezal potrebam in zmogljivostim Luke Koper. Če pa bodo leta 2015 gradili drugi tir iz Kopra prek Ospa in predorov

do hitre južnoevropske železnice Barcelona–Kijev, naj bi dosedanjega do Kopra preprosto razmontirali, kajti sprivatizirane železnice nerentabilnih prog prav tako ne bodo vzdrževale, kot jih zdaj državni proračun.

Slovenske železnice so trenutno knjižno vredne borih sedemnajst milijard tolarjev ali približno šestdeset milijonov evrov, kar bi ob sodelovanju trdne banke (recimo Banke Koper z italijanskimi solastniki) pomenilo dokaj lagoden nakup za dobro stoječo Luko Koper Bruna Koreliča in Intereuropo Jožeta Kranjca, ki sta ob Janku Kosmini (skrajšano vsem trem poslovnim velemojstrom pravijo 3K) in novi poslovni pridobitvi na Obali Igorju Bavčarju (k sebi v Istrabenz je iz Hita potegnil tudi finančnika Nika Trošta, sicer sošolca in rojaka iz Ajdovščine, ki ima dovolj dobre stare povezave z desnimi strankami) postala še močnejša.

Bruno Korelič namreč že zdaj povsem obvladuje Slovenske železnice (SŽ), ki so življenjsko odvisne od Luke. Najbolj pomemben posel SŽ je prevoz železove rude iz Kopra do avstrijske železarne Voest Alpine pro Zeltwegu, kjer že razmišljajo, da bi kupili svoje tovarne vlake in za tire SŽ plačevali le časovni najem (recimo dve uri na dan na posameznih odsekih). Drugi največji tovorni promet SŽ je prevoz indonezijskega premoga iz Kopra do ljubljanske toplarne in termoelektrarne (spada pod Rekarjev holding), kjer se tudi že ukvarjajo z idejo o zasebnih železniških kompozicijah. Tretji največji posel SŽ je prevoz nafte in derivatov



(Petrol), sledijo prevozi avtomobilov, lesa, zabožnikov, soje in žitaric za Slovence in Čehe, glinica za Talum in kemikalij za Cinkarno Celje.

Nakup SŽ pa tudi močno zanima italijanske diplomate, geopolitične stratege, ki bi radi vsaj pod svoj vpliv (če že ne morejo do lastništva) spet dobili ozemlja, ki so jim nekdanj pripadala. Z nakupom Banke Koper so si že »povrnili« južni del Slovenije, kar je bila pravzaprav predigra za naskok Istre (tako so v tržaški agenciji Trieste Futura, ki jo financirata mesto Trst in država Italija, načrtovali že pred leti). To bi z lahkoto osvojili, če bi najprej prišli do istrske železnice, ki ima začetni trak v Sloveniji (od tega se pri Prešnici odcepi tir za Koper). Dovolj bi bilo že lastništvo dela istrske železnice, ker bi s spretnim manevriranjem na Hrvaškem pridobili celoten ter do Pulja, in Italijani bi z dobro organiziranim transpor-

tom nadzorovali celotno Istro. Ne tako kot sedanje Slovenske železnice, ki nimajo nobene moči. Ceno za kilometrski prevoz po slovenskih tirih namreč narekujejo v Luki Koper. Kako se Bruno Korelič dogovori s poslovnimi partnerji na Madžarskem, Avstriji, Slovaškem ali še kje, tako ceno mora sprejeti Igor Zajc, drugače ga v Ljubljani zatožijo, da ovira razvoj Luke. Tako Luka Koper prešteva dobiček, Slovenske železnice izgubo, ki jo krije država, Zajcu pa očitajo nesposobnost. **Za povrh tresejo oglje na ogenj še poklicni štrajkači na Slovenskih železnicah, ki se ne zavedajo, da bodo bodoči zasebni lastniki Slovenskih železnic obdržali le donosne dele, vse nedonosno pa razprodali in delavce nagnali v naročje ministru za delo dr. Vladu Dimovskemu (LDS).**

*Povzeto po Nedelu, Aleksander Lucu, 7. april 2002*

## KOLIKO LOKOMOTIV ZA ENO VLADNO LETALO

Slovenske železnice naj bi julija letos objavile razpis za trideset sodobnih večsistemskih lokomotiv, ki bi lahko vozile po progah vseh sosed in vseh nekdanjih jugoslovanskih republik.

Predračunska vrednost naložbe za 30 električnih lokomotiv, začetni sklad rezervnih delov, projektno dokumentacijo in ustrezno usposobitev kadrov znaša 92,2 milijona evrov. Za ceno vladnega letala bi lahko kupili 16 takih lokomotiv. Mirko Bandelj, predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic, ta izračun gotovo pozna.

Ko so pred dvema letoma na slovenske tere pripeljali trije novi hitri potniški vlaki, pendolini, ki pod blagovno znamko ICS vozijo med Ljubljano in Mariborom, je bila njihova vrednost okrog 45 milijonov (blagopokojnih) nemških mark ali po zadnjem tečaju ob

koncu lanskega leta preračunano v valute dobrih 5 milijonov (blagopokojnih) nemških mark ali po zadnjem tečaju ob koncu lanskega leta preračunano v valute dobrih 5 milijard tolarjev. Za ceno vladnega letala bi tako po takratnih cenah po naših progah vozilo šest celih pendolinov in še znatna količina rezervnih delov, za 0,3 garniture. Za trideset sodobnih Siemensovih primestnih vlakov desiro, vsi bodo po naših tirih vozili verjetno že po letošnjih poletnih počitnicah, bodo SŽ odštele 188 milijonov nemških mark ali dobrih 21 milijard tolarjev. Za ceno vladnega letala bi dobili (še) šestnajst kompozicij.

*Povzeto po Delu, 4. april 2002*

### Strojvodja, ki je poskrbel za dobro ime našega poklica

## MARJAN OSTANEK

Ne zgodi se prav pogosto, da bi kakšen strojvodja polnil naslove časopisnih člankov ali da bi kakšen časopis uvrstil v svojo rubriko »portret tedna« prav nekoga iz naših vrst. Velikokrat naša pozitivna dejanja ne najdejo mesta v sredstvih javnega obveščanja. Zaradi tega nam je v toliko večje veselje, ko se je veliko slovenskih medijev pohvalno odzvalo na ukrepanje našega dolenjskega kolega, strojvodje Marjana Ostaneka iz Radohove vasi, ko je motorno garnituro, ki jo je upravljal, zajel močan požar.

Marjan je takoj pričel z gašenjem. Pra-

vilno je presodil, da požara, ki se je hitro širil, ne bo mogel sam pogasiti, zato je storil vse, da o njem pravočasno obvesti tako potnike v vlaku kot tudi gasilce. Dijaška objestnost (kar je odkrila policijska preiskava) je bila kriva, da Marjan in gasilci niso mogli storiti več, kot bi lahko. Škoda. Pred kratkim obnovljene dizel motorne garniture se bomo lahko le še spominjali. Spominjali pa se bomo tudi pravilnega ukrepanja našega kolega in ne nazadnje tudi izrečenega Marjanovega stavka novinarju Dolenjskega lista: »Ravnal sem tako, kot bi ravnali vsi moji kolegi!«



## Sindikalna druženja

# OBISKALI SMO SODELAVCA CIRILA

Pred časom smo obiskali sodelavca Cirila Strajnarja, ki je bil udeležen v pivški nesreči in je že več mesecev na bolniškem dopustu.

Dobili smo se v pizzeriji Hom v Trebnjem, ob tem pa smo mu izročili tudi darilni ček, ki ga podarja OO Ljubljana članom ob obisku. Ciril ga je raje kot zase namenil za našo pogostitev in nas počastil z izvrstnimi picami. Obiska je bil zelo vesel, čeprav je debata tekla o, ve se, »strojevodskih zgodah in nezgodah«. Debata je prešla tudi v druge »vode« še posebej takrat, ko nas je stregla simpatična Marjeta.



Moram pa omeniti, da Ciril ni več tisti, ki smo ga poznali prej, saj mu je nesreča pustila globoke rane predvsem v njegovem psihičnem stanju in je tudi med našo veselo debato včasih odtaval z mislimi čisto v drugo smer.

Ob slovesu smo mu zaželeli čimprejšnje okrevanje, sam pa je dejal, da mu takšna in podobna srečanja veliko pomenijo, saj ve, da ob travmah, ki jih preživlja, ni sam.

Brane Rus

V spomin

## JANKO ŠPILER

Ko se je začela pomlad prebujati in so dnevi postajali vse lepši in daljši, nas je 14. marca 2002 nenadoma zapustil naš sodelavec Janko Špiler.

Janko se je rodil 18. oktobra 1962. Po končani osnovni šoli in odsluženem vojaškem roku se je leta 1983 zaposlil v delovni enoti Zidani Most. Leta 1984 je postal strojevodja dizelskih vlečnih vozil. Kot dobrega strojevodjo se ga spominja več generacij, ki jim je Janko pomagal narediti prve kilometre na lokomotivi, pa tudi kot vestnega operaterja in nadzornika prostora, kjer je Janko vedno našel lepo besedo in prijazen nasmeh.

Janko pa ni bil le dober sodelavec, bil je tudi dober mož, oče, prijatelj. Zato smo se na Krškem pokopališču poslovili od njega z bolečino v srcu.

Janko! Hvaležni smo ti za vsako tvojo pomoč, nasmeh, dejanje. Mirno počivaj v slovenski zemlji.



Peter Misja in sodelavci

## VABILO!

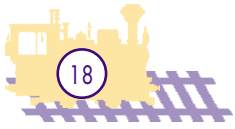
**LETOŠNJE VSESLOVENSKO SREČANJE NAŠEGA ČLANSTVA BO POTEKALO PRVEGA JUNIJA V KAMNIŠKI BISTRICI. PREDSEDNIK OO LJUBLJANA ANTON LOKAR OBLJUBLJA, DA BO SKUPAJ S SVOJO EKIPO PRIPRAVIL NEPOZABNO SREČANJE.**

**KO BODO NA VAŠIH OBMOČNIH ODBORIH ZAČELI EVIDENTIRATI PRIJAVE, GLEJTE, DA SE NE BOSTE POZABILI PRIJAVITI!**

**NA SVIDENJE V KAMNIŠKI BISTRICI!**







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 tarifne 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.

**V PRIHODNJI  
ŠTEVILKI BOMO  
PODROBNO  
PREDSTAVILI  
NOVOSTI NOVEGA  
SIGNALNEGA  
PRAVILNIKA**

## Malo za šalo, malo za res

*Komandir milice je imel rojstni dan. Njegovi policisti so mu za darilo poklonili lego kocke. Čez nekaj dni komandir izjavi:*  
»Sedaj pa sem jih! Na škatli piše 5–8 let, jaz pa sem jih sestavil v treh dneh.«

*Policaj vpraša kolega:*

- *Koliko je ura?*
- *Deset in deset.*
- *Kaj me zajebavaš? Reci dvajset!*

*Učitelj vpraša:* »Kateri mesec je naprimernejši za obiranje sadja?«  
*Janezek odgovori:* »Mesec ni bistven, bistveno je, da gospodarja ni doma in da je pes privezan!«

*Učitelj vpraša:* »Kako toplota in mraz vplivata na raztezanje in krčenje?«

*Janezek odgovori:* »Poleti, ko je toplo, so dnevi daljši; pozimi, ko pa je mraz, pa so dnevi krajši.«

*Oče sprašuje Janezka, kako je bilo v šoli, in ta mu odgovori:*  
»Rekli so, če bi bili vsi takšni kot jaz bi šolo kar zaprli!«

- *Sinoči sem slišal, kako je tvoja žena vpila.*
- *Ja, vpila je na psa.*
- *In mu je očitala, kako jo vara?*
- *Se spomniš, dragi, kako je bliskalo in grmelo, ko sva se spoznala?*
- *Se, seveda se, vendar nisem razumel svarila narave.*
- *Zdaj si prišla, Metka? Ura je vendar pet zjutraj, tebi je pa petnajst let! Vso noč nisem zatisnila očesa!*
- *Jaz tudi ne, mami.*

*Kakšen je tvoj novi fant? Povej kaj o njem!*

- *Oh, romantičen, nežen, govori mi, da imam najslajše ustnice na svetu, da se v mojih očeh mesečina potaplja v morje ...*
- *Oh, a z Marjanom hodiš?*

*Kako blondinka naredi splav?*

*Štorklji zavije vrat.*

- *»Kaj ti je med študijem povzročalo največje težave?«*
- *»Odpiranje steklenic piva s kovancem!«*

*Študentsko logično razmišljanje:* »Manj ko se učiš, manj veš!  
Manj veš, manj pozabiš! Manj pozabiš, več znaš!«

*Tri najpogostejše laži študentov:*

- *»Jutri se bom začel učiti.«*
- *»To je moja zadnja cigareta!«*
- *»Daj punca, sleci se, saj ti ne bom nič naredil!«*

