



# Budnik



ISSN 1408-7405 42 september/2002

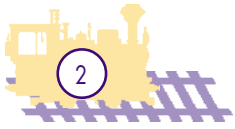
**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



**5677 PODPISOV POBUDE ZA RAZPIS REFERENDUMA NAS ZAVEZUJE, DA VSAK NAREDI VSE KAR JE V NJEGOVI MOČI, DA JIH ZBEREMO TUDI 40.000**

*IZ TE ŠTEVILKE*





## **Beseda predsednika**

# **ZA NAS GRE!**

... je pravzaprav pravi pomen gesla »Za obstoj Slovenskih železnic«. Sliši se dramatično, vendar je res tako. Odmeve na shod v Cankarjevem domu ste slišali, videli in prebrali. Z veseljem ugotavljam, da je bilo poročanje v medijih korektno, obilica komentarjev pa pozitivnih. Pozitivnih zato, ker je bil pristop h komentiranju zelo neposreden in vsebinski. In ravno to je bil eden od zastavljenih ciljev, lahko pa se izrazim tudi drugače: železničarjem in sindikatom organizatorjem shoda je bilo veliko vspodbudnega pritrjevanja.

Preventivno smo začeli akcijo zbiranja podpisov za pobudo za predhodni zakonodajni referendum. 23. september je bil odločilen dan, saj smo vložili ne 1000, kot zahteva zakon o ljudski pobudi, pač pa 5677 podpisov.

Na nas leži težko breme. Rečem lahko, da nam predlog zakona jemlje matično enoto »vleko«, nas razdeljuje med najmanj dve družbi, v obrazložitvi razlogov za zakon nakazuje posege v pravice iz KPDŽP, ob javnih predstavitvah pa kot razlog za sedanji položaj železnice predlagatelji navajajo zniževanje plač, saj naj bi po njihovih trditvah rastle v zadnjem obdobju preveč. In v razbitem podjetju se bodo njihove želje

veliko lažje uresničile, kot pa v enovitem, kot smo organizirani do sedaj.

Verjamem, da imamo pravico do zaščite pred nepremišljenimi dejanji, verjamem, da smo pripravljeni vsak storiti vse, da se zavarujemo. Zato pozivam vse člane, da pri zbiranju podpisov za referendumsko pobudo, katere je treba overiti na upravnih enotah, da vsak, prav vsak posameznik pobudo podpiše, ob tem pa aktivno sodeluje pri zbiranju. Za uspešnost pobude moramo zbrati 40.000 podpisov. To je veliko. Uspeli bomo, ker moramo uspeti, saj je v nasprotnem primeru črn scenarij že pripravljen. Če je med nami še kakšen skeptik, če komu še vedno ni jasno, zakaj se moramo potruditi prav vsi, naj se oglasi na sedežu območnega odbora, kjer je njegov domicil, ali pa na sedežu sindikata v Ljubljani. Naši skupni cilji so bili v Cankarjevem domu jasno predstavljeni. Vsi predlogi z aplavzi potrjeni, kar pomeni, da so bili tudi pravilno razumljeni. Iz vsega omenjenega lahko sklepam, da tisti, ki kakor koli oporekajo akciji, tega ne počnejo z dobrimi nameni, vsekakor pa imajo drugačne cilje, kakor podpisniki zahteve za pobudo!

Drago Torej

**ZAKON O PRIVATIZACIJI SŽ POSREDNO IN NEPOSREDNO VPLIVA NA TVOJO SOCIALNO VARNOST – SE BOŠ S TEM SPRIJAZNIL?**

# **POBUDA VOLIVKAM IN VOLIVCEM ZA VLOŽITEV ZAHTEVE ZA RAZPIS PREDHODNEGA ZAKONODAJNEGA REFERENDUMA (predano predsedniku državnega zbora Borutu Pahorju)**

Na podlagi določil Zakona o referendumu in ljudski iniciativi (Ur.l.RS št. 15/94) vam posredujemo pobudo za razpis referenduma, ki vsebuje predpisane sestavine:

## **I. Referendumsko vprašanje**

**Ali naj se z Zakonom o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d. (ZPPJPSZ) – nujni postopek – EPA 578 – III uredi preoblikovanje in privatizacija Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., drugače, kakor je predlagano v predlogu zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenskih železnic, d.d., in sicer tako:**



- da Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., še naprej deluje kot javno in enovito podjetje ter s tem zagotavlja javni interes, kakovostne železniške storitve in varnost ter urejenost železniškega prometa;
- da se v Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., vključijo tudi vse tiste dejavnosti, ki so nujno potrebne za izvajanje železniških storitev;
- da se v primeru privatizacije Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., privatizira zgolj kot celota, s tem da država tudi v prihodnje ohrani večinski delež in s tem prevladujoč vpliv;
- da v skladu z zahtevami Evropske unije Vlada Republike Slovenije zagotovi zdravo finančno strukturo, na podlagi katere se bodo vzpostavile razmere za uspešno poslovanje Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.;
- da Vlada Republike Slovenije Javnemu podjetju Slovenske železnice, d.d., zagotovi dolgoročno sistemsko financiranje tistih železniških storitev, ki se izvajajo zaradi javnih koristi, in to v takšni višini, da bo v celoti pokrita razlika med ceno, ki jo določa država in dejanskimi stroški javnih prevozov, ki jih zahteva država, in bo zagotavljala tudi ustrezen razvoj;
- da Vlada Republike Slovenije zagotovi pospešeno izvajanje nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture.

## II. Referendumsko geslo:

### ZA SLOVENSKE ŽELEZNICE

## III. Obrazložitev pobude za razpis predhodnega zakonodajnega referenduma:

V okviru Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., in družb, ki so njegovi večinski lasti, med drugimi zastopajo zaposlene:

1. Svet delavcev Slovenskih železnic, d.d.
2. Svet delavcev SŽ Centralne delavnice Ljubljana, d.o.o.
3. Svet delavcev SŽ Železniško invalidsko podjetje, d.o.o.
4. Sindikat strojevodij Slovenije
5. Sindikat železničarjev Slovenije
6. Sindikat železniškega transporta Slovenije
7. Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije
8. Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije
9. Sindikat vzdrževalcev železniških voznih sredstev Slovenije

Sveti delavcev, ki zastopajo vse zaposlene v Javnem podjetju Slovenske železnice, d.d., SŽ Centralnih delavnicah Ljubljana, d.o.o., in SŽ Železniškem invalidskem podjetju, d.o.o., ter sindikati, ki zastopajo več kot dve tretjini vseh zaposlenih v teh družbah, so sprejeli medsebojni dogovor o pobudi volivkam in volivcem za vložitev zahteve po razpisu predhodnega zakonodajnega referenduma.

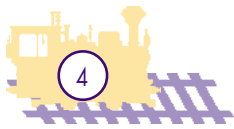
Izhajajoč iz zgoraj navedenega je bila ta pobuda soglasno sprejeta na vseh organih, podpisnikih te pobude.

Posamezni sveti delavcev in reprezentativni sindikati so prevzeli zbiranje podpisov, tako da bo referendumska pobuda skupno izročena predsedniku državnega zbora Republike Slovenije.

Naša poglavitna ugotovitev je, da v Republiki Sloveniji v tem trenutku ne obstaja noben utemeljen razlog, ki bi upravičeval sprejetje zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske, železnice d.d., v predlagani vsebini.

Pri tem izhajamo iz naslednjih dejstev:

- da se s predlogom zakona bistveno posega v dosednji status Slovenskih železnic in s tem v socialno ekonomski položaj zaposlenih.
- da se s predlogom zakona razbijajo enotne Slovenske železnice na več samostojnih družb.



- da se s predlogom zakona ne zagotavlja enovitosti vodenja in upravljanja železniškega prometa, tako kot to določa 23. člen Zakona o železniškem prometu (Ur.l.RS št. 92/99, 11/01 in 33/01).
- da se s predlogom zakona omogoča ustanavljanja več družb, tako v okviru potniškega kot tovornega prometa, kar je z vidika velikosti Slovenskih železnic, d.d., v primerjavi z drugimi evropskimi železnicami povsem neprimerljivo.
- da se s predlogom zakona omogoča privatizacija posameznih družb znotraj Holdinga Slovenske železnice, predvsem pa tistih delov transporta, ki danes ustvarjajo dobiček, kar je edinstven primer v Evropi.
- da se s predlogom zakona ne vzpostavlja zdrava finančna struktura Slovenskih železnic, d.d., ki je temeljni pogoj za uspešno poslovanje in enakopraven položaj Slovenskih železnic, d.d., z drugimi transportnimi prevozniki in kar nedvoumno zahtevajo direktive 91/440 EGS in kot to nakazujejo usmeritve razvoja železniških podjetij, podane v Beli knjigi.

Izhajajoč iz zgoraj navedenega želimo z našo referendumsko pobudo pridobiti podporo volivk in volivcev zato:

- da Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., še naprej deluje kot javno in enovito podjetje ter s tem zagotavlja javni interes, kakovostne železniške storitve ter s tem povezano varnost in urejenost železniškega prometa;
- da se v Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., vključijo tudi vse tiste dejavnosti, ki so nujno potrebne za izvajanje železniških storitev;
- da se v primeru privatizacije Javno podjetje Slovenske železnice, d.d., privatizira zgolj kot celota, s tem da država tudi v prihodnje ohrani večinski delež in s tem prevladujoč vpliv;
- da v skladu z zahtevami Evropske unije vlada Republike zagotovi zdravo finančno strukturo, na podlagi katere se bodo vzpostavile razmere za uspešno poslovanje Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.;
- da Vlada Republike Slovenije Javnemu podjetju Slovenske železnice, d.d., zagotovi dolgoročno sistemsko financiranje tistih železniških storitev, ki se izvajajo zaradi javnih koristi, in to v takšni višini, da bo v celoti pokrita razlika med ceno, ki jo določa država, in dejanskimi stroški javnih prevozov, ki jih zahteva država in bo zagotavljala tudi ustrezen razvoj;
- da Vlada Republike Slovenije zagotovi pospešeno izvajanje nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture.

Da lahko vse to zagotovimo, je po našem prepričanju treba opraviti širšo nacionalno razpravo o prihodnji in celoviti prometni politiki v Republiki Sloveniji in statusu železniškega prometa v njej ter v okviru nje sprejeti tiste ukrepe, ki jih nakazujejo usmeritve razvoja železniških podjetij, podane v Beli knjigi. Ob tem pa je treba pripraviti temeljito analizo organiziranosti železnic v Evropski uniji, predvsem pa analizo tistih težav, s katerimi se srečujejo v obdobju po statusnih spremembah in zaradi katerih, v okviru Evropske unije, ugotavljajo, da ima dezintegracija železniških sistemov več negativnih kot pozitivnih posledic.

Kljub našemu nenehnemu prizadevanju, da bi se opravila širša nacionalna razprava oz. da bi se upoštevala naša mnenja in stališča pri pripravi omenjenega zakona, žal to, zaradi povsem odklonilnega stališča s strani Ministrstva za promet, kot predlagatelja tega zakona, ni bilo tako.

Ker nam ostaja zgolj ta demokratična pot, da preprečimo sprejem škodljivega zakona, smo se odločili za zbiranje podpisov za referendumsko pobudo, saj smo prepričani v podporo slovenske javnosti, ki ima pravico, da se seznanijo s predlogom zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., in njegovimi negativnimi posledicami tako za posamezna podjetja, kot za državo.

#### **IV. Podpisi volivk in volivcev, ki podpirajo pobudo za razpis referendumu**

V prilogi vam dostavljamo, z zakonom določene obrazce, na katerih je zbranih **5677** podpisov državljanek in državljanov Republike Slovenije.

Svet delavcev Slovenskih železnic d.d.  
Predsednik: Silvo Berdajs

Svet delavcev SŽ Centralne  
delavnice Ljubljana, d.o.o.  
Predsednik: Milan Lokar

Svet delavcev SŽ ŽIP, d.o.o.  
Predsednik: Anton Pasterk

Sindikat strojevodij Slovenije  
Predsednik: Drago Torej

Sindikat železničarjev Slovenije  
v.d. predsednika: Franc Zupanc

Sindikat železniškega transporta Slovenije  
Predsednik: Jože Pavšek

Samostojni sindikat progovzdrževalne  
dejavnosti Slovenije  
Predsednik: Roman Jakopič

Sindikat vozovnih  
preglednikov Slovenije  
Predsednik: Avdo Mešič

Sindikat vzdrževalcev železniški  
voznih sredstev Slovenije  
Predsednik: Zdravko Skrbiš



**Shod za obstoj Slovenskih železnic – Cankarjev dom – 7. september 2002**

## VELIČASTEN DOGODEK, KI VSEM NAM VLIVA OGROMNO SAMOZAVESTI!

V soboto, sedmega septembra, se je v veliki Gallusovi dvorani Cankarjevega doma zgodil dogodek, ki ga bomo vsi, ki smo bili od desete ure tega dne v dvorani še dolgo pomnili. Ne zgodi se pogosto, da bi kateri koli družbeni skupini v Sloveniji uspelo napolniti to 1400-sedežno dvorano (več sto jih je ostalo celo v predverju), še manj pogosto uspe komu v tej dvorani ustvariti tako vzdušje, kot ga je uspelo ustvariti nam – železničarjem – ki nam ni vseeno za naš jutri.

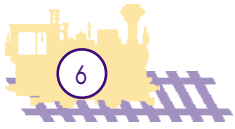
Za tiste, ki nismo iz Ljubljane, se je zadeva začela dogajati že v zgodnjih jutranjih urah, ko smo vsak iz svojega konca polnili vlake, ki so bili posebno za naš Shod podaljšani z dodatnimi vagoni. Štationerji smo tako napolnili Pohorca, ki nas je v Ljubljano pripeljal ob pol deseti uri. Na Ljubljanski železniški postaji je bilo zanimivo videti, kako je velika skupina železni-

čarjev, zato da bi čim prej prišli do Cankarjevega doma, ustvarila kolono kar preko železniških tirov in se ni zamujala s prehodom v podhodu ljubljanske železniške postaje. Sam sem si nehote ustvaril asociacijo na leto 1988, ko smo prav tako spontano korakali v koloni in kot takrat skupno sledili istemu cilju. Ploščad in predverje Cankarjevega doma sta se počasi polnila, ko je spiker tega doma kulture po ozvočenju napovedal, da je možen vstop v dvorano. Prireditve se je pričela najprej z državno in nadaljevala z železničarsko himno, ki jo je zaigrala železničarska godba iz Zidanega Mostu. Program je povezoval Janez Dolinar, ki je to nalogo profesionalno opravil. Temperament in vzdušje dvorane je v uvodu tega srečanja močno dvignila videoprojekcija, kjer so se premišljeno menjavali kadri posnetkov, ki prikazujejo delo železničarjev, in kadri, kjer so

se na večjih železniških prireditvah minulih let zvrstili različni pomembneži, ki so dali vsak svoj (ne)prispevek k usodi Slovenskih železnic. Videoprojekcija se je domiselno končala z vožnjo vlaka v tunel, kjer pa se je namesto pričakovane svetlobe na drugi strani tunela, na velikem platnu Gallusove dvorane pojavil vprašaj ter ob njem stilizirani znak Slovenskih železnic. Ko sem po prireditvi zbral vtise, mi je nemalo kolegov dejalo, da jih je videoprojekcija močno ganila, da jih je spreletel srh oziroma tisti znani občutek mravljinčaste kože, ki se pojavi takrat, ko smo kot ljudje ganjeni. Sledil je izvrsten monolog pesnika Toneta Kuntnerja, nakar so sledili govori predsednika sveta delavcev Silva Berdajsa, delavskega direktorja Alberta Pavliča in (kot je bilo napovedano) predstavnika, ki bo zastopal skupna stališča sindikatov – organizatorjev shoda, Draga Toreja. Skupno vsem govorom je bilo to, da so se vsi govorniki z načinom podajanja svojih besedil dotaknili udeležencev v dvorani, kar je bilo čutiti v brezštevilnih aplavzih, ki so bili odraz spontanosti občutenj in reakcij ljudi v dvorani. Po resoluciji, ki jo je predstavil predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs, pa smo vsi v dvorani vstali in z bučnim aplavzom podprli njeno vsebino. Zanimivo je omeniti reakcijo (žvižganje) ljudi v dvorani, ko je Janez Dolinar prebral, kateri od vabljenih predstavnikov države in koalicije, ki vlada Sloveniji, se shoda ni udeležil oziroma se za neudeležbo sploh ni opravičil. Še največ žvižganja je bilo slišati ob omembi priimkov predsednika vlade, ministra za promet in predsednika nadzornega sveta SŽ. So pa ljudje znali z aplavzom nagraditi tiste povabljenke, ki pa so kljub temu bili v dvorani. Žal so se izmed poslancev shoda udeležili le poslanci iz vrst opozicijske Socialdemokratske stranke in Nove Slovenije ter dva državna svetnika



**ALI BOMO DOVOLILI, DA NAM ZAKON VZAME NAŠO MATIČNO ENOTO »VLEKO«?**



iz vrst delojemalcev. Prireditev se je končala nekaj pred poldnevom, v glavah tistih, ki smo tam bili, pa je gotovo odmevala še ves preostanek dneva.

Prireditev, imenovana Shod za obstoj Slovenski železnic, ima gotovo ogromno pozitivnih učinkov in brez dvoma lahko zapišemo, da je bila odločitev zanjo pravilna in da je/bo prinesla korist. Prva pridobitev je gotovo ta, da smo se lahko tako člani sindikatov kot tisti, ki v teh sindikatih delamo oziroma prevzemamo določene odgovornosti, prepričali, da se skupno borimo za prave cilje. Da ima članstvo zupanje v svoje predstavnike in da imajo ti, za predlagane rešitve podporo v svoji bazi. Če v Cankarjevem domu ne bi bilo take množice, bi tudi velike besede govorov in resolucij ostale prazne črke na papirju, ker bi bile očitno nepodprte s strani članstva. Drugi pomemben učinek tega dne

je gotovo dvignjena samozavest vseh, ki smo bili kakor koli povezani s tem shodom. Članstvu se je okrepil občutek pripadnosti in povezanosti, tistim, ki pa nas zastopajo, pa bo gotovo lažje uveljavljati naše interese s podporo, ki so je bili deležni na tem shodu. Tretji učinek, ki smo si ga gotovo zelo želeli, je bil animirati slovensko javnost z železniško problematiko in z našimi informacijami prebiti pasivno medijsko držo do naših sporočil. Novice, ki jih lahko prebirate na vaših oglasnih mestih (imenovane info Budnik), so zgovoren dokaz, da je shod močno odmeval. Kratak pregled načina poročanja v medijih je mogoče povzeti v skupno oceno: pozitivno. Ob prej obravnavanih posrednih učinkih tega shoda pa bo treba na oceno, ali je imel shod tudi neposredne učinke, še malo počakati. Odgovor na vprašanje, ali je s svojim sporočilom, našimi opredelitvami, resolucijo in

pozivi odgovornim nagovoril in premaknil miselnost tistih, ki v državi odločajo o nas, pa je še odprto.

Mi smo z organizacijo tega shoda svoje naredili. Na miren, kultiviran (mehek!) način smo Slovenski javnosti povedali, kaj si mislimo o predlaganem zakonu o preoblikovanju in privatizaciji SŽ. Ko se sedaj v nadaljevanju odločamo za pogumnejše dejavnosti v zvezi s predlaganim zakonom, nam ne bo mogel nihče očitati, da nismo vsem na miren in jasen način pravočasno dali vedeti, kaj hočemo, in navsezadnje, da nismo dali tudi politiki, ki v Sloveniji odloča, dovolj časa, da naše predloge in nasprotovanja upošteva in vkalkulira v svoje odločitve. Toliko tistim, ki bodo v prihodnje hoteli vrteti film minulih dogajanj nazaj in na nas kazati s prstom!

Zdenko Lorber

**OBVESTILO!**  
**OD SREDINE NOVEMBRA BO IMEL NAŠ SINDIKAT SVOJO SPLETNO STRAN NA NASLOVU**  
**[www.strojevodje.org](http://www.strojevodje.org)**

## **SPREJETO NA SHODU ZA OBSTOJ SLOVENSkih ŽELEZNIC (Cankarjev dom, 7. september 2002)**

Izhajajoč iz nacionalnega interesa Republike Slovenije, interesa Slovenskih železnic, d.d., in družb, ki so njihovi večinski lasti, interesa zaposlenih ter interesa uporabnikov železniških storitev,

Ob jasno izraženi volji zaposlenih, da bi tudi v prihodnje svoje delo opravljali v družbi, ki jim bo zagotavljala ekonomsko in socialno varnost, normalne delovne razmere ter varno delo,

Upoštevajoč dejstvo, da lahko železniške storitve v interesu uporabnikov zagotavljamo zgolj v enovitem sistemu,

Ob spoznanju, da odnos državnih organov do Slovenskih železnic ni zagotavljal normalnega razvoja, ter ob ugotovitvi, da predlog zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice d.d.:

- bistveno posega v dosedanji status Slovenskih železnic in s tem v socialno ekonomski položaj zaposlenih;
- razbija enotne Slovenske železnice na več samostojnih družb;
- ne zagotavlja enovitosti vodenja in upravljanja železniškega prometa;
- ne zagotavlja varnosti železniškega prometa;
- omogoča ustanavljanje več družb, tako v okviru potniškega, kot tovornega prometa;
- omogoča privatizacijo, predvsem tistih delov transporta, ki danes ustvarjajo dobiček;
- ne vzpostavlja zdrave finančne strukture Slovenskih železnic, ki je temeljni pogoj za uspešno poslovanje in enakopraven položaj Slovenskih železnic z drugimi transportnimi prevozniki.



smo navzoči na Shodu za obstoj Slovenskih železnic, ki je potekal 7. septembra 2002 v Gallusovi dvorani Cankarjevega doma v Ljubljani, sprejeli naslednjo

## RESOLUCIJO

### Predlagamo:

- da se pred obravnavo predloga zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., opravi širša nacionalna razprava o prihodnji celoviti prometni politiki v Republiki Sloveniji in statusu železniškega prometa v njej.
- da se pripravi temeljita analiza pravnega reda Evropske unije, ki se nanaša na železniški promet ter se ob tem ugotovi, katere so tiste nujne spremembe slovenskega pravnega reda, ki bi bile potrebne, da bi dosegli harmonizacijo pravnega reda Slovenije s pravnim redom Evropske unije, ne pa da se pod krinko harmonizacije s pravnim redom Evropske unije predlagajo in uveljavljajo rešitve v korist zgolj posameznih interesnih skupin.
- da se pripravi temeljita analiza stanja v javnem podjetju Slovenske železnice, d.d., in družbah, ki so v njegovi večinski lasti, ki bo pokazala na dejanske probleme Slovenskih železnic, d.d., in družb v njihovi večinski lasti, tako znotraj, kot na ravni države.
- da se pripravi temeljita analiza organiziranosti železnic v Evropski uniji, predvsem pa analiza tistih težav, s katerimi se srečujejo v obdobju po statusnih spremembah in zaradi katerih ugotavljajo, da ima dezintegracija železniških sistemov več negativnih kot pozitivnih posledic.

### POZIVAMO:

- poslance Državnega zbora Republike Slovenije, da zavrnejo predlog zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d., katerega besedilo je določila Vlada Republike Slovenije dne 27.06.2002 in ga posredovala v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije po nujnem postopku.

### Zahtevamo:

- da Slovenske železnice še naprej delujejo kot enovito podjetje ter s tem zagotavljajo javni interes, kakovostne železniške storitve ter s tem povezano varnost in urejenost železniškega prometa.
- da se v Slovenske železnice vključijo tudi vse tiste dejavnosti, ki so nujno potrebne za izvajanje železniških storitev.
- da se v primeru privatizacije Slovenske železnice privatizirajo zgolj kot celota, s tem da država tudi v prihodnje ohrani večinski delež in s tem prevladujoč vpliv.
- da, v skladu z zahtevami Evropske unije, Republika Slovenija prevzame dolgove železnic, ki so nastali zaradi pomanjkanja proračunskih sredstev, ki bi jih morala zagotoviti država, ter jim s tem zagotovi zdravo finančno strukturo. S tem bo država vzpostavila razmere za uspešno poslovanje Slovenskih železnic, d.d., in jih usposobila za enakopraven položaj z drugimi transportnimi prevozniki.
- da Vlada Republike Slovenije Slovenskim železnicam, d.d., zagotovi dolgoročno sistemsko financiranje tistih železniških storitev, ki se izvajajo zaradi javnih koristi, in to v taki višini, da bo v celoti pokrita razlika med ceno, ki jo določa država, in dejanskimi stroški javnih prevozov, ki jih zahteva država, in da bo hkrati zagotavljala tudi ustrezen razvoj.
- da Vlada Republike Slovenije zagotovi pospešeno izvajanje nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture in s tem nadoknadi zamujeno.

Ker verjamemo, da se bo ekonomsko socialno partnerstvo ob vključevanju Slovenije v evropske integracije uveljavljalo tudi pri nas, smo prepričani, da bo imela resolucija ustrezen odziv pri zato pristojnih organih. Če to tudi tokrat ne bo tako, bomo aktivnosti nadaljevali ter za obstoj Slovenskih železnic uporabili vsa sredstva, ki so nam na voljo.

Svet delavcev Slovenskih železnic d.d.  
Predsednik: Silvo Berdajs

Svet delavcev SŽ Centralne  
delavnice Ljubljana, d.o.o.  
Predsednik: Milan Lokar

Svet delavcev SŽ ŽIP, d.o.o.  
Predsednik: Anton Pasterk

Samostojni sindikat progovzdrževalne  
dejavnosti Slovenije  
Predsednik: Roman Jakopič

Sindikat strojevodij Slovenije  
Predsednik: Drago Torej

Sindikat železničarjev Slovenije  
Podpredsednik: Franc Zupanc

Sindikat železniškega transporta Slovenije  
Predsednik: Jože Pavšek

Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije  
Predsednik: Avdo Mešič

Sindikat vzdrževalcev železniških  
vozniških sredstev Slovenije  
Predsednik: Zdravko Skrbiš

## **Govor predsednika SSSLO Draga Toreja na Shodu za obstoj Slovenskih železnic**

# **KAKO DOLGO ŠE SLOVENSKE ŽELEZNICE ALI UMIRANJE S HITRIMI KORAKI PO NUJNEM POSTOPKU?**

Veliko se nas je danes zbralo. Samo v dvorani nas je 1.400. Kaj nam ta številka pomeni? Preletimo dvorano s pogledom, da si ustvarimo predstavo, koliko usod je to!

Številka 1.200 gre zlahka z jezika kreatorjem usode Slovenskih železnic. Z lahkoto rečejo, da je na Slovenskih železnicah še vedno najmanj 1.200 zaposlenih preveč. V to številko namenska podjetja še niso všteta. Najmanj 1.200 družin je usodno povezanih z današnjim shodom.

Vse železnice v Evropi so bile do devetdesetih let poglavitni preprečevalec brezposelnosti! Vse železnice so po političnih odločitvah zaposlovale in zaposlovale. Da le brezposelnost ni bila na očeh in politični problem. In tudi pri nas je bilo tako. Seveda je takšna politika vodila v kopičenje nepreglednih izgub in ustvarjanje okornih železniških podjetij, ki se s transportnimi prihodki niso mogla niti preživljati, kaj šele izkoptati se iz težav.

Politiki in železničarji v Evropi so ugotovili, da tako ne gre več naprej. Lotili so se iskanja rešitev, ki bi lahko pripeljale do poslovno uspešnih železnic, tudi v obliki direktiv evropske zveze. In tudi pri nas je bilo tako. V več evropskih železniških upravah so po mehki poti prepolovili število zaposlenih in tudi pri nas je bilo tako. Do te točke bi lahko rekli, ja saj potem pa je vse v

najlepšem redu. Kaj pa sploh hočete? Zakaj smo se danes zbrali?

Spoštovani!

Danes smo se zbrali zato, da povemo slovenski javnosti in politiki, da se samo s papirnati reformami brez ustreznega stabilnega, vnaprej določenega financiranja, brez ustrezne prometne politike in nacionalnega programa razvoja, ki pa ga je treba tudi udejaniti, brez pripravljenosti zaposlenih, ki v reformo tudi verjamejo, agonija Slovenskih železnic ne bo končala.

Danes smo se zbrali zato, da zahtevamo od slovenske vlade, da tudi z zaposlenimi na Slovenskih železnicah vzpostavi partnerski odnos pri reševanju krize, ki je nastala zaradi več vzrokov. Najpoglavitejši pa je ta, da od prve reorganizacije v letu 1993 pa vse do danes slovenski železničarji poslušamo obljube o poslovni sanaciji in prevzemu dolgov iz preteklega časa, kar **JE** zahteva evropske komisije, vendar pa te obljube doslej še niso bile udejanjene.

Danes smo se zbrali zato, da na glas povemo, da zahtevamo evropsko pot reševanja krize, ki je nismo povzročili zaposleni.

Zakaj zahtevamo evropsko pot?

Zato, ker se tudi Slovenija resno vključuje v evropske integracije, vendar – vsaj kar zadeva zaposlene na Slovenskih želez-

nicah – pozablja, da je ekonomsko socialno partnerski odnos vseevropsko dejstvo. In zato, ker razprave v EU o pravem oziroma primernem načinu, npr. v Italiji in Avstriji, še vedno potekajo!

Pa si oglejmo, kako naj bi bila videti ta evropska pot!

V Zvezni republiki Nemčiji so razprave med upravo, politiko, gospodarstvom, strokovno javnostjo in predstavniki zaposlenih potekale od sredine leta 1989 do leta 1992, ko so bile usmeritve za pripravo sprememb dovolj zrele, da jih je bilo mogoče javno predstaviti. Šele po javni predstavitvi in načelnem soglasju politike, uprave in zaposlenih so stekle prave priprave za spremembe.

Te priprave so obsegale več področij. Navajam samo bistvene točke sporazuma, ki je bil podlaga za pripravo sprememb na nemških železnicah, ki so:

- finančna sanacija – celoten prevzem dolgov v višini 150 milijard nemških mark, ob tem pa še dodatna sredstva iz proračuna in posebne davčne olajšave v višini skoraj 42 odstotkov omenjene izgube, ki so bila namenjena za razvoj v obdobju od leta 1994 do leta 2003,
- priprava in podpis kolektivne pogodbe, ob tem pa še 24 pogodb, ki so se neposredno nanašale na ekonomsko socialni položaj zaposlenih.

Ko so nemške železnice kljub izdatni pomoči ponovno zabredle v težave, se je zaradi zmanjševanja števila zaposlenih v servisnih delavnicah v pogajanja med upravo in predstavniki zaposlenih vključil celo zvezni kancler. Slovenski minister za promet pa je ob pripravi tako pomembne zadeve, kot je Zakon o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, povabil na 30-minutni neformalni pogovor zgolj predstavnike zaposlenih v nadzornem svetu Slovenskih železnic.

Reprezentativni predstavniki zaposlenih na Slovenskih železnicah smo v obdobju priprave predloga Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic





opozarjali, da je bila notranja reorganizacija Slovenskih železnic, ki je zadostila direktivam Evropske unije, izvedena leta 2000. Ob tem smo opozarjali, da ni potrebe po nepotrebnih pretresih.

Ker se je s strani pripravljalcev zakona poudarjala potreba po večjem prihodku in dobičku, smo na podlagi ameriških izkušenj, kjer je profit edino gonilo, opozarjali, da je za ekonomsko uspešno železnico potrebno omrežje v dolžini vsaj 700 kilometrov glavnih prog. Poudarjam, da je ta model ameriški, kjer ni nikakršnih ločitev znotraj železnice! Mimogrede: v Sloveniji imamo 389 kilometrov glavnih (magistralnih), 260 kilometrov prog 1. in 554 kilometrov prog 2. reda. Iz navedenega je zavajanje o poslovni uspešnosti v razbitem podjetju zelo očitno. Zahtevali smo, da se v zakon prenese sedanja organiziranost, če pa se resnično pokaže potreba po spremembah, je pri teh spremembah treba upoštevati socialne partnerje.

Tako smo lani s štirimi dopisi pozivali Ministrstvo za promet k razpravi, letos trikrat, dvakrat predsednika vlade ter enkrat predsednika državnega zbora. Nihče ni pokazal pripravljenosti za kakršno koli usklajevanje. Ker razen okvirne predstavitve nedokončanega besedila predloga

zakona ni bilo nikakršnih usklajevanj, smo se zaposleni na Slovenskih železnicah odločili, da s shodom izrazimo nestrinjanje s tem zakonom.

Če bi slovenski organi oblasti želeli resno sanirati in usposobiti Slovenske železnice, bi bilo treba prevzeti dolgove, ob tem pa zagotoviti dodatna sredstva za razvoj najmanj v takšnem razmerju kot v Nemčiji, saj so Slovenske železnice razvojno gledano na bistveno nižji ravni, kakor so bile nemške v času reforme.

Na ta način bi lahko govorili o prenehanju propadanja sistema Slovenskih železnic. Glede na to, da razen t.i. madžarke ni bilo resnih investicij za posodobitev, je toliko bolj razumljiva potreba po pospešenem udejanjanju nacionalnega programa razvoja železniškega sistema!

Da bi se zaposleni in njihovi predstavniki lahko odločili za podporo kakršnim koli spremembam, je nujno potrebno soglasje vseh socialnih partnerjev, ki so za obstoj in normalno poslovanje Slovenskih železnic soodgovorni. Na podlagi praznih obljub in dokumentov, ki puščajo preveč odprtih možnosti za razbitje železnice, pa več kot nasprotovanje ni mogoče.

Današnja številčna navzočnost zaposlenih na Slovenskih železnicah v Cankar-

jevem domu je zadosten znak, da predstavniki zaposlenih ravnamo prav, predvsem ob dejstvu, da smo zaposleni po letu 1993 v obliki manjših plač za ozdravitev sistema prispevali delež v valoriziranem znesku več kot 6 milijard tolarjev. Navzočnost oziroma nenavzočnost vabljenih pa kaže na to, kakšen odnos do sistema Slovenskih železnic ter zaposlenih, in sicer državljanov kot volilcev, imajo posamezni predstavniki državnih oblasti.

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci!

Danes smo se zbrali zato, da s sprejetjem resolucije damo »resen signal« odgovornim v državi, da želimo biti zaposleni na železnici upoštevanja vreden partner. V upanju, da bo resolucija dovolj resna podlaga za nov, partnerski odnos, predlagam, da jo po predstavitvi tudi sprejmemo!

Za zagotovitev partnerskega odnosa in upoštevanje navedb iz resolucije smo pripravljene uporabiti vsa legitimna in legalna sredstva, ki so sindikatom na voljo!

**In z izkazano složnostjo smo to tudi sposobni doseči!**

Drago Torej

## **Govor predsednika Sveta delavcev Silva Berdajsa na Shodu za obstoj SŽ**

# ŽELEZNICA NA RAZPOTJU

Spoštovane kolegice in kolegi, spoštovani gostje lepo pozdravljeni!

Poleg izkazanega spoštovanja do vaše udeležbe, smo dolžni tudi jasno povedati, zakaj smo si danes želeli vaše navzočnosti in zakaj smo organizirali današnji shod.

Kaj se bo dogajalo s Slovenskimi železnicami, njihovimi zaposlenimi, uporabniki železniških storitev in z vsemi tistimi, ki so tako ali drugače povezani s tem sistemom, je eno izmed temeljnih vprašanj v gospodarskem razvoju Slovenije, ki presega zgolj enostavno primerjanje dobička in izgube, temveč ima velike politične in narodno gos-

podarske razsežnosti.

Zato se tudi mi najprej ustavimo pri danes že znanem pojmu – nacionalni interes.

Kaj ta za nas pomeni?

Ob vseh razlagah in razmišljanjih, od preprostih ljudi do akademikov, smo iz pojma nacionalni interes izluščili to, za kar se nam zdi vredno boriti.

Nacionalni interes za vse nas pomeni sinonim za zaščito državnih interesov.

Državni interes pa v primeru Slovenskih železnic ne bi smel biti nič drugega kot celovitost Slovenskih železnic, celovitost javne železniške infrastrukture in železniš-

kega transporta, udoben, predvsem pa varen prevoz po železniških tirih ter zanesljiva zaposlitev za vse nas. Vsekakor pa tudi uspešnost podjetja, ki se s to dejavnostjo ukvarja. Kajti vprašanje urejenega, ekonomsko sprejemljivega in predvsem varnega ter zanesljivega železniškega prometa v Sloveniji je tudi vprašanje, kako bo Slovenija reševala transportne in prometne težave pri uveljavljanju tistih rešitev, ki so alternativa cestnim prevozom, z energetsko potratnimi in okolju škodljivimi vozili.

Odgovorov na ta vprašanja žal ni. Zato se Slovenske železnice danes nahajajo v



izredno kritični finančni situaciji, ob kateri jim po najbolj pesimističnih napovedih lahko grozi celo stečaj.

Zato naj jasno in javno poudarimo, da smo poleg drugih, zlasti zaposleni na Slovenskih železnicah prvi zagovorniki tega, da je treba sistem Slovenskih železnic ohraniti in poslovno sanirati.

Predvsem pa si želimo, da bi Slovenske železnice delovale po enotnih, primerljivih in sodobnih principih vseh uspešnih evropskih podjetij.

Zato nam je nerazumljivo, da predlog Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, ki naj bi ga državni zbor Republike Slovenije, na predlog vlade sprejemal po nujnem postopku, vsebuje določila:

- iz katerih izhajajo izrazito prevladujoči posamični interesi, ki se skrivajo pod krinko zahtev Evropske unije,
- ki razbijajo enotne Slovenske železnice in delijo tisto, česar deliti ni mogoče, pa naj bo to komu še tako všeč,
- ki ne zagotavljajo enovitosti vodenja in upravljanja železniškega prometa,
- ki omogočajo hitro privatizacijo samo posameznih delov, bog si ga vedi v čigavo korist,
- in ki ne zagotavljajo poslovne sanacije Slovenskih železnic.

Žalostno in neodgovorno do vseh nas pa je, da predlagatelj zakona ne razmišlja:

- o prevzemu kreditov z državnim poročtvom, ki so jih Slovenske železnice najemale zaradi pomanjkanja proračunskih sredstev,
- o prepotrebni posodobitvi Slovenskih železnic;
- o tako klavnem izvajanju nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture,
- o ureditvi dolgoročnega systemskega financiranja tistih železniških storitev, ki se izvajajo zaradi javnih koristi,
- in predvsem o tem, da ima dezintegracija oziroma po domače povedano razbitje železniških sistemov, več negativnih kot pozitivnih posledic.

Od vsega tega je vlada Republike Slovenije predlagala le, da v svoj kapitalski delež spremeni le majhen del preteklih obveznosti, ki pa resnici na ljubo ne zagotavlja preživetja niti do konca letošnjega leta.

Ne trdim, da to ni dobro, je pa daleč od tega, da bi verjel v resne namene sanirati ta sistem.

Če ob tem pogledamo še predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu, kjer vlada predlaga prenos premoženja in posameznih funkcij, ki jih danes opravljajo Slovenske železnice, na Direkcijo za železniški promet, kar je povsem v nasprotju z direktivami Evropske unije in ni primerljivo z ureditvijo

nikjer v Evropi, je slika popolna.

To ni sanacija, temveč demontaža Slovenskih železnic.

Kajti sanirano podjetje mora biti zdravo in sposobno tekmovati na prostem trgu.

Zato je ena od glavnih zahtev in smernic Evropske unije, da država usposobi nacionalnega železniškega operaterja za enakovreden boj na trgu, pri tem pa tudi določi, na kakšen način naj to stori.

V teh direktivah in smernicah to jasno piše.

Z vzpostavitvijo zdrave finančne strukture oziroma s prevzemom preteklih dolgov.

Pri nas pa to na žalost ni tako. In samo upamo lahko, da se nihče ne oklepa tako utopičnega razmišljanja, kot je sanacija Slovenskih železnic le na račun zaposlenih.

Kajti, če karikirano povemo, bi morale Slovenske železnice odpustiti dvakrat toliko delavcev, kot nas je zaposlenih, pa bi bilo komaj zadosti za poplačilo vseh, v preteklosti nastalih obveznosti, za katere velik del odgovornosti nosi država.

Verjetno se vse to sliši grobo, vendar to so dejstva, mimo katerih nočemo hoditi kot slepci in le nemo opazovati, kaj se dogaja z našimi železnicami.

Ko se s pogledom sprehodim po dvorani, moram žal ugotoviti, da se nam številni povabljeni danes niso pridružili. Morda mnogi od manjkajočih menijo, da vsebina današnjega shoda ni dovolj pomembna, s čimer pa se prav gotovo ne moremo strinjati.

Toda ko vidim vas, sem prepričan, da bodo mnogi od njih morali spremeniti svoje mnenje.

Kajti dejstvo je, da nas je v tem slovenskem prostoru več kot 50 tisoč usodno povezanih z obstojem naše železne ceste, poleg tega pa je na železnico vezan tudi velik del slovenskega gospodarstva.

Zato je še toliko bolj zloslutno, da nihče v tej državi, razen redkih izjem, ne želi slišati mnenja zaposlenih, pa čeprav je socialni dialog eden izmed temeljev evropske države.

Naj končam.

Vsekakor ne želimo, da bi nas razumeli kot nasprotnike tistih sprememb, ki so nujne, smo pa odločno proti nepotrebnim spremembam, ki bodo prinesle zgolj:



- razkroj Slovenskih železnic
- večje stroške poslovanja,
- slabšo kakovost železniških storitev,
- skrb zbujujočo varnost železniškega prometa
- in odpuščanje delavcev

Zato pozivam in apeliram na vlado Republike Slovenije in zakonodajno oblast, pred katero se nahaja sporni zakon, da preudarno, postopno in ne zgolj na hrbtih zaposlenih, preobrazimo Slovenske železnice v učinkovito in uspešno podjetje.

Kajti prepričan sem, da z vso to energijo, ki jo danes lahko zaznamo v tej dvorani, s svojim znanjem in z ustreznim dialogom to lahko naredimo.

**HVALA!**

Silvo Berdajs

## KAJ SE JE DOGAJALO Z ZAKONOM O PRIVATIZACIJI IN PREOBLIKOVANJU SŽ NA NJEGOVI POTI DO PARLAMENTA OZIROMA DO 23. SEPTEMBRA 2002

Potem ko je vlada na svoji seji 27. junija letos odločila, da sprejme Zakon o privatizaciji in preoblikovanju SŽ ter da predlaga državnemu zboru sprejem po nujnem postopku, je kolegij državnega zbora, ki po novem poslovniku DZ pripravlja in izvršča točke na dnevni red parlamenta, še pred parlamentarnimi počitnicami odločil, da gre zakon na dnevni red prve jesenske seje parlamenta kot zakon, ki ga je treba sprejeti po nujnem postopku. V skladu s poslovníkom se je moralo do njegove vsebine opredeliti še matično delovno telo parlamenta, in sicer odbor za infrastrukturo in okolje. Prva seja tega odbora je bila sklicana za 10. september in na njej so svoje razloge proti sprejemu tega zakona argumentirali tudi naši predstavniki (Silvo Berdajs, Drago Torej, Albert Pavlič). Kljub argumentom, ki so jih podali naši predstavniki, kljub resoluciji (sprejeti na Shodu za obstoj SŽ), ki so jo imeli poslanci v odboru pred seboj, ter kljub številnim vsebinskim pripombam na zakon, ki jih je predstavila sekretarka parlamentarne zakonodajne službe (glej besedilo pripomb), predlog zakona ni bil zavržen oziroma spremenjen njegov način sprejemanja (nujen ali normalen postopek), ampak so odločanje o njem prestavili na naslednjo sejo, ki je bila 18. septembra. Na naslednji seji je odbor sicer sprejel nekaj amandmajev k temu zakonu, vendar ne takih, s katerimi bi bile odpravljene najsopornejše postavke predloga zakona. Vsebinske pripombe naših predstavnikov in pripombe

zakonodajno pravne službe parlamenta je skupina poslancev vladajoče koalicije s preglasovanjem kratkoma »povozila«.

Na dan prve jesenske seje parlamenta je bil sklican tudi ekonomsko socialni svet, kjer je predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs predstavnikom vlade, gospodarstva in delojemalcev pojasnil, kje so pasti sprejetja tako predlaganega zakona. Žalostno je, da tako pomemben organ v državi, zaradi neuskladenosti, sploh ni bil sposoben skupno oblikovati kakršnega koli poročila parlamentarcem za njihovo odločanje, čeprav je res, da so nam na tej seji dali podporo vsi predstavniki sindikalnih central (ZSSS, PERGAM, SOLIDARNOST...). Poleg podpore, ki so jo dali drugi sindikati, in oporekanju sprejemanja tega zakona po nujnem postopku, ki ga je podala parlamentarna služba za zakonodajne zadeve, se je s pisno pobudo na državni svet oglasil tudi svetnik prof. dr. Vladimir Korun (glej prepis njegove pobude). S svojo pobudo je uspešno nagovoril svoje svetniške kolege, tako da so našo Resolucijo (sprejeto na Shodu za obstoj SŽ v Cankarjevem domu) obravnavali na komisiji za gospodarstvo, ki je sprejela odločitev, da se na naslednji seji državnega sveta predlagani dnevni red razširi še z zakonom o privatizaciji SŽ. Zanimiva je argumentacija te komisije; (dobesedni prepis) »Komisija posebej opozarja na nesprejemljivost predlaganega nujnega postopka sprejemanja zakona, saj ne zagotavlja dovolj temeljite in široke obravnave o celoviti

prometni politiki ter vlogi železniškega prometa v njej«

Zanimivo je, da se je nasprotovanje tako predlaganemu nujnemu sprejetju tega zakona pojavilo celo znotraj vlade RS. Potem, ko ga podpirata prometno in finančno ministrstvo, pa imajo nesporne pomisleke predstavniki Ministrstva za delo. Očitno je, da so na tem ministrstvu zaznali, kakšne posledice bi zanje imel ta zakon v smislu zagotavljanja sredstev za presežne delavce ...

Kljub vsej opisani poti je zakon prišel na dnevni red parlamenta v ponedeljek, 23. septembra. Zadnja možnost, da gre zakon v proceduro po normalnem postopku, je predstavljala pobuda 18 poslancev koalicije Slovenija (SDS in Nova Slovenija), ki so zahtevali od državnega zbora, da na sami seji odloči o tem, kakšen bo način sprejemanja tega zakona. Glasovalni stroj vladajoče koalicije je tudi na tej seji (kljub vsem prej navedenim nasprotovanjem in zadržkom) ponovno »brezhibno« opravil svojo nalogo in z **42 glasovi ZA** (24 glasov LDS, 9 glasov ZLSD, 5 glasov SLS, 3 glasovi DESUS in 1 glas pripadnika Italijanske narodnostne skupnosti) in **27 glasovi PROTI** (12 glasov SDS, 7 glasov NSI, 3 glasovi SNS, 2 glasova SMS, 1 glas SLS, 1 glas poslanke madžarske narodnostne skupnosti in 1 glas neodvisnega poslanca) odločil, da gre zakon v sprejemanje po nujnem postopku.

Slednje je za naše sindikalne predstavnike pomenilo (zasedanje se je spremljalo z odra razpravne dvorane), da je nastopil



čas vložitve pobude za razpis predhodnega zakonodajnega referendum, ki je bila podprta s 5677 podpisi (potrebni

1000!). S tem ko smo vložili to pobudo, smo parlamentu onemogočili, da bi ta zakon uvrstil na dnevni red seje parlamenta

prej, kot bi se iztekel rok za zbiranje 40 tisoč podpisov za razpis referendum. In pravo delo se je šele začelo ...

**Mednarodni odziv**

# PISMO GENERALNE SEKRETARKE ETF JANEZU DRNOVŠKU IN PREDSEDNIKA ŽELEZNIŠKE SEKCIJE ETF NORBERTA HANSNA BORUTU PAHORJU

Na trenutno dogajanje v zvezi s sprejemom Zakona o privatizaciji Slovenskih železnic se je odzvala tudi mednarodna zainteresirana javnost. V nadaljevanju objavljamo pismi, ki sta prispeli iz evropske federacije transportnih sindikatov ETF in železniške sekcije, ki deluje znotraj nje. V obeh primerih gre za podporo našim prizadevanjem, da je treba vzpostaviti ustrezen dialog in možnost socialnega partnerstva pri sprejemanju odločitev v zvezi z zakonom

o privatizaciji SŽ. Mednarodna transportna federacija sindikatov ETF ob tem opozarja na spornost odločitve slovenske vlade v zvezi z sprejemom zakona o privatizaciji SŽ po nujnem postopku.

Norbert Hansen  
Vorsitzender



To the  
President of the  
Slovenian Parliament

Dear Mr President,

On behalf of the 300.000 members of the TRANSNET federation I send you this letter to protest against your government's proposal of a railway reorganization and privatization act.

As far as we know the Slovenian railways already keep a separate bookkeeping for infrastructure and transport services. Also your legislation concerning railway transport is in compliance with the European legislation.

We strongly recommend you not to go further on and split up your national railway company. In Europe, we assisted to the privatization and splitting up of the former British Railways, that resulted in unsafe railway transport, neglecting the passenger interests and a disastrous situation for Railtrack.

Furthermore we fully support the demands of our Slovenian partner organization to start a social dialog about the content of the railways reorganization and privatization act before adopting it in parliament. In Germany, we had a complete restructuring of the railways, that took place in a quite peaceful manner. That was only possible because of an intensive dialogue between government, management and trade union.

Being section president of the International Transport Federation (ITF) and the European Transport Federation (ETF), I join with unions worldwide in calling for you not to adopt the proposed law on the 23<sup>rd</sup> of september.

Norbert Hansen



Regional der Deutschen Gewerkschaftsbewegung (DGB) der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF)

ISSAI: Internationaler Rat der Eisenbahner (IRE) 100 00 12 Name: 100 00 00 00

European Transport Workers' Federation (ETF) 100 00 12 Name: 100 00 00 00

19-887-2882 12128

ETF

000000017 P.01-98



Rue du Midi 180  
B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 280 48 60  
Fax +32 2 260 08 17  
Email: info@etf.org.be  
www.etf.org.be

European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailliers des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

ASC Bank, Rue d'Anvers 11, B-1000 Brussels  
Account number: 430-038821-47

Janez Drnovsek  
President

Brussels, 19 September 2002

Via fax: +386 1 4781 721

Dear Mr. Drnovsek,

**The ETF supports the demands of its Slovenian railway affiliates**

I am writing on behalf of the European Transport Workers' Federation, the European arm of the International Transport Workers' Federation. The ETF is a trade union organization representing over 2 million transport workers organised in 190 transport unions from 38 European countries. The ETF is the only recognised social partner in all matters of social dialogue at the European Union level, therefore also representing the workers in the Sectoral Dialogue Committee in the railway sector.

The Sindikat Strojvodij Slovenije, Sindikat Železniškega Transporta Slovenije and Sindikat Železnicegajev Slovenije are founding members of the ETF. They have been actively involved in the ETF regional activities, particularly those aimed at developing contacts between trade unions in Candidate Countries and the EU institutions.

The ETF is informed by its Slovenian railway affiliates that the Slovenian Government decided to restructure and privatise the Slovenian railway company by means of emergency act, submitted to the Parliament by urgent procedure. We are also informed that the trade unions were not consulted on the principles to lay at the basis of the restructuring process. The ETF shares the concerns of its Slovenian railway affiliates: among others, that restructuring and privatisation carried out in this way put under threat the socio-economic status of workers and ultimately the safety of railway transport; that governments in Candidate Countries push these two processes to the limit in the name of harmonisation of the EU legislation.

Therefore, the ETF fully supports the Slovenian railway unions in their demands as stated in their RESOLUTION. We urge you to urgently revise the decision on restructuring and privatisation of the railway company and to urgently engage in a dialogue with the Union and make concrete steps in meeting their demands.

The ETF will immediately inform all its affiliates around Europe about the situation and will encourage European support for the actions taken by its Slovenian affiliates.

I would very much appreciate a response to this letter.

Yours sincerely,  
*[Signature]*  
Dana Zilina  
General Secretary

Sindikat Strojvodij Slovenije  
Sindikat Železniškega Transporta Slovenije  
Sindikat Železnicegajev Slovenije

Fax: +386 1 2313 424



## **Pobuda svetnika državnemu svetu Republike Slovenije**

# **BODO ŽELEZNICE OBSTAJALE SAMO ŠE TAM KJER BO USTREZEN DONOS..?**

Vsi člani državnega sveta, tako tudi Vi, spoštovani predsednik, smo s strani sveta delavcev Slovenskih železnic, s pošto datirano z dnem 9. september, prejeli dopis in v njegovi prilogi Resolucijo v zvezi z predlogom zakona o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice, ki je v postopku in oziroma stališči, ki so jih sprejeli udeleženci shoda v Cankarjevem domu dne 7. tega meseca.

Glede na to, da je Državni svet že dosejal kritično motril tovrstne aktivnosti na področju privatizacije, tako tudi bank, sem prepričan, da ta državni organ ne bi smel mimo zgoraj opredeljenega problema. Prepričan sem namreč, taka pa so stališča tudi mnogih drugih, da se lahko zgodi železnicam enaka usoda, kot že nekaterim gospodarskim subjektom pri nas.

Vsled navedenega dajem pobudo, da se dnevni red za že sklicano 79. sejo Državnega sveta RS razširi še z točko dnevnega reda glede predloga predhodno navedenega zakona. V zvezi s tem bi bilo potrebno pridobiti stališča Vlade in pristojnega ministrstva, Sveta delavcev Slovenskih železnic in sindikatov, ki so sooblikovali že navedeno resolucijo.

Moje stališče je, da je potrebno poskušati vplivati na to, da se navedeni zakon ne bi sprejemal po spet predlaganem hitrem postopku, saj je že postalo simptomatično, da v vseh takšnih primerih se želi nekaj na hitro roko in ne z povsem razčiščenimi pogledi in interesi spraviti s poti. Primerov za to je dovolj. Zavedati se je v danem primeru seveda treba, da v kolikor postanejo Slovenske železnice prava delniška družba, kot na siceršnjih področjih delovanja privatnega kapitala, te ne bodo več

zagotavljale svojih uslug oziroma svojega prevozniškega poslanstva tako kot smo navajeni in kar ustreza opredelitvi kot najširšega prevoznega sistema. Drugače povedano, z zakonsko in v njegovi posledici stvarno preobrazbo sedaj javnega podjetja v izrazito kapitalsko družbo, se bo uveljavil zgolj dobičkonosni princip, kar potrjujejo mnogi negativni vzgledi drugod po Evropi. V praktičnem pomenu v nadaljevanju to pomeni, da bodo železnice obstajale zgolj in samo še tam, kjer bo obstajal ustrezen donos, drugje pa se bodo še bolj ukinjale proge, s tem pa mobilnost ljudi, še posebej v odročnejših predelih, kot smo bili temu priče dosedaj. Najboljši dokaz takšnega delovanja je DB AG v Nemčiji, ki je nastala z združitvijo prejšnje DB in DR. Te železnice vztrajajo na magistralnih in tistih regionalnih železniških progah, ki prinašajo dobiček. Glede drugih pa je tako, da so prepuščene deželam in okrožjem, če zagotovijo sredstva in naprej v lastni režiji organizirajo promet, sicer se proge ukinjajo, tako v potniškem in tovornem delu.

V kolikor je dejavnost organizirana v obliki kapitalne družbe je to tudi razumljivo, saj te oblike organiziranosti obstajajo zato, da prinašajo dobiček, ne pa da organizirajo delo. Vprašanje pa je, ali je v slovenskem narodnem interesu, da na daljši rok izgubimo na mnogih območjih že sedaj precej razrahljano možnost prevoza, ki je ravno nastala zato, da jo je moč uporabljati s strani večine prebivalstva. Skratka, obravnavani predlog zakona, spremembe, ki jih prinaša, bi bilo potrebno osvetliti z različnih zornih kotov, in ne zgolj s strani tistega, ki ga Vlada ponuja v danem predlogu in oziroma primerjalno s tistimi primeri privati-

zacije železnic, ki vladnemu predlogu ustrezajo. Vedeti je namreč treba, da je kar nekaj držav EZ (Francija, Italija), ki ne razmišljajo o takšni privatizaciji kot obstaja v navedenem zakonskem predlogu. To še posebej velja za Francijo, ki tudi na nekaterih drugih pomembnih gospodarskih sistemih (elektro, telekomunikacije, RTV ipd.) ostaja na državnih postulatih, pa zato Francozov v zvezi z članstvom EZ nič ne boli glava.

Tako kot glede mnogih drugih zakonskih primerov, ki so bili, ali so (še) v postopku, me zelo moti naglica, s katero se pristopa k razreševanju sistemskih sprememb vsebin, ki so njihov predmet urejanja. Takšno početje potrjuje namreč več kot očiten interes nekoga, ali nekih skupin za tem, da se tako občutljive in daljnosežne posledice zgodijo čim hitreje, ne glede na to kaj bo potem in kako bo zadovoljno prebivalstvo, ki jim je vendar zakonodajna veja oblasti namenjena. Ali pa je to drugače?

Zaradi vseh navedenih in še mnogih drugih vprašanj, ki se mi (ponovno) pri predlagani problematiki pojavljajo, Vas prosim gospod predsednik, da sprejmete mojo pobudo in da storite vse kar je potrebno za ustrezno obravnavanje na predlagani seji Državnega sveta RS.

Podredno pa, v kolikor bi ocenili, da dani pobudi, mogoče zaradi kratkosti časa do termina sklica 79. seje DS, ni mogoče slediti, predlagam, da to pobudo posredujete v prvi vrsti Komisiji za gospodarstvo, ali še nekateri, ki se naj predhodno do te pobude opredeli.

*prof. dr. Vladimir Korun*

**NE LE S SVOJIM PODPISOM, VSAK BO POZVAL SVOJE DRUŽINSKE ČLANE, PRIJATELJE, SOSEDE, DA Z OBISKOM NA UPRAVNI ENOTI ALI KRAJEVNEM URADU, KJER JE MOGOČE OVERITI PODPIS, POMAGAJO ZBRATI 40.000 PODPISOV!**



# POGLAVITNI ZADRŽKI ZAKONODAJNO PRAVNE SLUŽBE

Iz obrazložitve zakonodajno pravne službe parlamenta povzemamo najbolj tehtne zadržke, ki jih ima ta služba državnega zbora do predloga zakona o privatizaciji SŽ. Kot že rečeno, jih je vladajoča večina v parlamentarnem odboru za infrastrukturo in okolje ignorirala.

Zakonodajno pravna služba ugotavlja naslednje: (povzeto iz dopisa)

- da predlagatelj (Ministrstvo za promet) utemeljuje tako predlagano spremembo obstoječega Zakona o železniškem prometu, kot predlog Zakona o privatizaciji z »enako« utemeljitvijo, zato bi bilo treba oba zakona obravnavati sočasno – da se materija obeh zakonov vsebinsko razmeji
- da ustrezne direktive EU ne nalagajo organizacijskih oblik na področju izvajanja železniškega prometa, ampak to prepuščajo nacionalnim zakonodajam. Mnenje službe je, da je treba v tem zakonu le zagotoviti preglednost poslovanja z vidika pristojnosti države pri uresničevanju javnega interesa na področju upravljanja infrastrukture in izvajanja prometnih storitev, na kar pa ta predlog zakona (po mnenju te službe) ne daje odgovorov.
- da iz tega predloga zakona ni mogoče razbrati, kako bo država ob tako organiziranem Holdingu zagotavljala gospodarsko javno službo na področju prometnih storitev in vzdrževanja in modernizacije železniške infrastrukture
- da je predlog tega zakona preuranjen, saj predlagatelj ne poda ocene, kakšen model organiziranosti bi bil za slovenski železniški sistem najustreznejši in kakaj predlaga prav ponudena v predlogu zakona. Predlagatelj se tudi ne opredeljuje do predlogov, ki jih je pripravil ITEO v zvezi z organiziranostjo dose-danjih SŽ, d.d
- da se s tem zakonom daje možnost privatizacije podjetja SŽ, d.d., čeprav še ni bil sprejet Nacionalni program privatizacije javnih podjetij, ki je pogoj (po zakonu o javnih financah), da se kakršno koli javno podjetje privatizira.

## Izvedba referenduma

# SPLOŠNO O REFERENDUMU

Podrobnosti v zvezi z organizacijo referenduma ureja Zakon o referendumu in ljudski iniciativi, ki je bil sprejet leta 1994, določene spremembe pa so bile sprejete leta 2001. Poznamo več vrst referendumov; referendum za spremembo ustave, referendum za ustanovitev občine, posvetovalni referendum in zakonodajni referendum. Nam je seveda sedaj najbolj zanimiv zakonodajni referendum.

Zakon ločuje zakonodajni referendum na predhodnega in naknadnega. Pri prvem se volivci vnaprej odločajo o vprašanih, ki se bodo urejala z zakonom, pri slednjem pa volivci potrdijo zakon, ki ga je državni zbor že sprejel. Pobudo volivcem za razpis referenduma lahko da vsak volivec, politična stranka, ali drugo združenje držav-

ljanov. Pobudnik obvesti o svoji pobudi predsednika državnega zbora. Zraven zahteve, kjer mora biti jasno izraženo vprašanje, ki naj bo predmet referenduma, mora biti pobuda podprta s podpisi najmanj 1000 volivcev. Predlog oziroma zahteva po razpisu predhodnega referenduma se lahko vloži od dneva, ko je predlog zakona predložen državnemu zboru, do začetka tretje obravnave predloga zakona. Če je pobuda za vložitev zahteve po razpisu predhodnega referenduma dana pred začetkom prve obravnave, rok za zbiranje podpisov (40.000) ne sme biti krajši od petinštirideset dni in ne daljši od šestdeset dni. Če je taka pobuda dana pozneje, ta rok ne sme biti krajši od trideset dni in ne daljši od petinštirideset dni. Če je dana

pobuda za razpis referenduma, državni zbor ne sme začeti tretje obravnave pred iztekom roka za zbiranje štiridesettisočih podpisov.

Na podlagi vložene pobude in določitvi roka za začetek zbiranja podpisov je treba za vložitev zahteve po razpisu predhodnega referenduma zbrati v prej navedenem roku 40 tisoč. Državni zbor mora razpisati predhodni referendum najpozneje v tridesetih dneh po vložitvi zahteve (oddanih 40.000 podpisih) za razpis referenduma. In ne nazadnje; v enem letu od uresničenega referenduma ne sme državni zbor sprejeti nobene odločitve, ki bi bila v nasprotju z uveljavljeno voljo volivcev, sprejeto na referendumu.

**ŠE VEDNO SMO ZNALI OB PRAVIH TRENUTKIH STRNITI VRSTE, DA SMO ZMAGALI, TUDI ZDAJ BODO NAŠE VRSTE STRNJENE IN TUDI ZDAJ BOMO ZMAGALI!**



**Blaž Miklavčič se je predstavil Svetu delavcev na SŽ**

## NOVI DIREKTOR – NOVA PRIČAKOVANJA

Na prvi septembrski seji sveta delavcev se je predstavil novi predsednik uprave Slovenskih železnic Blaž Miklavčič. Kot vam je verjetno znano, prihaja novi direktor iz ljubljanskega Litostroja, kjer mu pripisujejo zasluge, da je ob izdatni pomoči države to kovinskopredelovalno podjetje saniral in ga usposobil za uspešen nastop na trgu.

Ker je bil to prvi javni nastop pred delavskimi predstavniki v podjetju, smo seveda s toliko večjo pozornostjo beležili vsak njegov stavek. Njegov kratek, vsega skupaj dvajsetminutni nastop, je sicer minil v umirjenem in spoštljivem tonu. Iz njegovega nastopa je bilo mogoče izluščiti naslednje; dejal je, da se vseskozi ukvarja s podjetji v težavah in da verjame, da v Sloveniji ni podjetja, ki ga ne bi bilo mogoče ozdraviti. Železnica mu pomeni izziv v njegovi menedžerski karieri, pri čemer pa je dejal, da je še premlad, da bi bil samo direktor SŽ. Iz tega sodeč mu vodenje železnice pomeni le odskočno desko za skok višje. Po nekajdnevni primopredaji, ki jo je označil kot korektno, je spoznal, da je železnica v globoki krizi in da so potrebne velike spremembe. Že vnaprej je dejal, da bodo le-te neprijazne. Dejal je, da je kakršna koli sanacija možna le na trgu, ker je edino

sposobnost preživetja na trgu tisto, kar danes v svetu velja. Za prvi cilj si je postavil kolikor toliko varno in nemoteno poslovanje podjetja do konca leta, nakar bodo prihodnje odločitve vezane na program sanacije in razvoja za prihodnje petletno obdobje ter poslovni načrt za leto 2003. Dejal je, da bo ta program pripravljen v začetku decembra in da bo delavskim oziroma sindikalnim predstavnikom ponudil možnost sodelovanja. Zatrnil pa je, da bo program tržno usmerjen, manj prijazen do ljudi in da ga bo oblikoval skupaj s svojimi sodelavci, domačimi in tujimi. (Po njegovem bodo to sodelavci/svetovalci, ki niso v sistemu SŽ!). O zakonu o privatizaciji in preoblikovanju sistema SŽ je dejal, da je lahko ob določenih spremembah (ki jih bo sam predlagal) dobra podlaga za projekte, ki jih bo vodila uprava. Dejal je, da zna delovati samo na iskren in pošten način in da ne velja za lahkega sodelavca. Za sodelovanje s predstavniki zaposlenih pa je dejal, da vsaj v prvi fazi programa ne bo lahko.

Kratek nastop je Blaž Miklavčič končal z mislijo uglednega nemškega poslovneža: »Veliko stvari je treba narediti, da današnje stanje ohranimo, bistveno več pa bo treba narediti, da današnje stanje izboljšamo!«



Njegov uvodni optimizem, menedžerski pristop, in izjavo, da je pripravljen delovati le pošteno in iskreno je mogoče razumeti pozitivno. Za izjavo, ki jo je podal na sestanku parlamentarnega odbora za infrastrukturo in okolje, da Slovenske železnice ustvarijo vsako uro milijon tolarjev dolga, pa upamo, da se mu je zarekla. Upajmo na boljše!

## NA »ZADNJI TURI« OSEBJA V PRIHODNJE PRIJETNEJE!

V sekciji za vleko Ljubljana so se od 1. januarja do 30. avgusta upokojili naslednji strojevodje oziroma inštruktorji strojevodij:

Jožef Križaj, strojevodja, ki se ga bomo spominjali po urejenosti in odličnosti. Ves svoj strojevodski čas je vozil brze in ekspresne vlake. Ob srečanjih na progi pa se je identificiral s sireno ali lučmi ponoči v pozdrav kolegu, ki je vozil nasproti. Bil je tudi dolgoletni član območnega odbora v Ljubljani in dva mandata član skupščine SSSLO. Upokojili so se še: Kazimir Udovč, inštruktor strojevodij za lok. 342 in 362,

Franc Kuster, strojevodja na poslovnih zelenih vlakih, Anton Habe, inštruktor za parne lok., Boris Žerovc, dolgoletni inštruktor strojevodij za lok. 363. Poleg tega, da je dobro poznal lok. 363 je bil dosledno predan in zavzet v svojem poklicu in Dragotin Đurašinovič, strojevodja vlaka ICS pendolino.

Če so se zgoraj omenjeni upokojili tiho in skromno pa sta se pri slednjem in za vse druge, ki jih upokojitev še čaka, OO Ljubljana in njen predsednik Anton Lokar odločila, da naj se zadnja vožnja konča

karseda prijetno. Tako se je 16. avgusta prvič v Ljubljani zgodilo, da so »uradno« pri zadnji vožnji na peronu strojevodjo poleg domačih pričakali še predsednik OO Ljubljana in vodja delovne enote s priložnostnim darilom. Pri tem pa ni pomembno darilo! Pomembnejši je stisk roke in dobrotljive besede domačih, predstavljenega, prijatelja, sodelavca. Prav prijazna beseda deluje kot zdravilo ob koncu delovne dobe in hkrati bodri človeka, ki stopa v novo življensko obdobje.

Franc Bokal



ZA Slovenske železnice

**ZA OBSTOJ** **PROTI**  
**DEMONTAŽI**



**ZA** vlake  
ljudi  
povezano Slovenijo

Za ohranitev slovenske železne ceste  
potrebujemo  
**vaš podpis**



## Naš sodelavec

# MILAN AMON

**»Prosim, če se našemu članstvu predstaviš, in navedeš dela, ki si jih opravljal do upokojitve.«**

»Sem Milan Amon, strojevodska generacija 70/71. Na železnico sem prišel kot 23-letni fant, poln življenjskih moči in hotenj. Po opravljeni strojevodski šoli sem septembra 1971 pričel opravljati zame lep, a težak poklic strojevodje elektrovlečnih vozil. Največ sem vozil na EMV 311. Leta 1985 pa sem začel voziti še DMV 711, in vozil na njih do novembra 1988, ko se je moje rahlejšje zdravje tako poslabšalo, da sem izgubil prvo zdravstveno skupino. Kot delavni invalid II. kategorije sem najprej opravljal dela kontrole brzinomskih trakov, delal sem tudi v skladiščni službi in zadnja leta skrbel za železniške predpise v SV Ljubljana.«

**»Se mogoče spomniš kakšnega zanimivega utrinka, ki ti je ostal v spominu iz svojega strojevodskega dela?«**

»Pri svojem delu sem doživel veliko lepih trenutkov. Mogoče bi bila zanimiva tale anekdota. Na novega leta dan sem pripeljal prvi jutranji vlak od Zidanega Mostu v Ljubljano. V Renkah prilomasti v kabino 130 kilogramov težak možak, ki na vsak način želi izprazniti svoj prepoln mehur.

Tako je malo manjkalo, da nisem bil vroče skopan.«

**»V svojem arhivu sem izbrskal podatke o delovanju sindikata, ki je bil za nas zelo pretresljiv (obdobje po divjaški nesreči). Se še spominjaš datuma 31. julij 1984, ko si bil tajnik IO Ljubljana in ko ste prvič javno nastopili pred novinarji z odprtim pismom?«**

»Ta članek je bil zame preveč senzacionalistično napisan. Z njim smo hoteli le, da se razmere za delo strojnega osebja izboljšajo na raven normalnih delovnih razmer, in ne da bo strojevodja vlečna živina za nenormalno in slabo organizirano opravljanje železniškega prevoza.«

**Če si bil prepoznaven in dejaven v letih 1980-1988, pa je bilo tvoje poznejše delovanje v sindikatu manj dejavno. Kje so bili vzroki za to?«**

»Po izgubi prve zdravstvene skupine, kljub temu da tega nisem kazal navzven je del mene umrl in izgubil sem tudi vse zanimanje za delo v sindikatu. Nekaj je k temu botrovala tudi trda linija načina reševanja problemov, ki mi osebno ni posebej ustrezala.

**»V zadnjem času si vodil in urejal knjižnico v SV Ljubljana, skrbel si za pravilnike in navodila, ter njihove popravke. Zapuščaš jo v urejenem stanju. Ali mogoče predlagaš kakšne spremembe?«**

»V kakšnem stanju sem zapustil zbirko predpisov v SV Ljubljana in njihovo praktično uporabnost, bodo sodili drugi oziroma vi z njihovo vsakdanjo uporabo. Glede splošnega stanja predpisov pa opažam, da terjajo njihovo racionalizacijo in ustrezno podprto računalniško obdelavo kataloga stanja knjižnih enot.«

**»Poleg službenih dolžnosti si zelo aktiven tudi na športnem področju. Katere športne dejavnosti te posebno navdušujejo?«**

»V svojem prostem času sem zelo veliko dal na aktivnost duha in telesa. Največ sem se ukvarjal z sabljanjem, atletiko, planinstvom in kegljanjem. Kot delegat pa sodelujem tudi v športni zvezi.«

»Hvala za sodelovanje. Vsem novim upokojencem pa želim zdravja in vse dobro.«

Franc Bokal

## ŠOLA ZA STROJEVODJE V MB

Kljub mnogim težavam in določenim nasprotovanjem se je aprila začela šola za strojevodske kandidate, v katero smo bili vključeni pomočniki in strojevodje za premik iz Maribora, Celja in Novega mesta. Ker je bil program za tako relativno kratek čas šolanja zelo natrpan in obširen, smo se kandidati morali zelo zavzeto spoprijeti z novimi znanji in zahtevami za opravljanje novega poklica. Čeprav nas je večina že precej let pustila na železnici, smo se vsi morali prav pošteno potruditi, da smo nova znanja osvojili, seveda z izdatno pomočjo predavateljev, ki so nam svoje znanje odlično prenesli. Teoretični del izpitov je opravilo 16 kandidatov od 19. kolikor nas je bilo na šolanju. Izpitna komisija je bila z znanjem, po besedah predsednika komisije in vseh članov, zelo zadovoljna in hkrati pozitivno presenečena. Verjamemo, bo da tudi trem kandidatom, ki teoretičnega dela niso uspešno opravili v prvem poskusu, to uspelo



v septembru in da se bodo pridružili vežbanju na progi. Drugi udeleženci so namreč 1. septembra že začeli vežbanje.

Ob tej priložnosti bi se še enkrat zahvalil vsem, ki so to šolanje omogočili, in upam, da če bo le mogoče, da se takšno šolanje

ponovno organizira, saj smo tudi vsi udeleženci mnenja, da z zavzetim delom in z določenimi izkušnjami, kakršne smo imeli že na progi, takšno šolanje da dobre rezultate in dobre strojevodje.

Drago Cimerman

## JESENSKI REKREATIVNI PIKNIK V MARIBORU

Če je organizacija prava, če je lepo vreme, če so pravi ljudje in če je zadeva povrh tega še tradicionalna, potem ni bojazni, da naša družabna srečanja ne bi uspela in bila dovolj obiskana. Tako je bilo tudi letos, ko smo ponovno organizirali rekreativni piknik članov območnega odbora Maribor ob ribnikih v Račah.

Pripravljala ekipa nas je že v zgodnjem dopoldnevu razveselila z odličnim golažem, tako da smo lahko polnih želodcev navijali za svojo priljubljeno ekipo na tekmi stari – mladi. Navijači ekipe starejših smo bili na koncu srečnejši, ker so le-ti zmagali z rezultatom tri proti dva. Izgubljeno energijo na tekmi smo si tako navijači kot igralci povrnili z bogatimi in okusnimi porcijami kotletov in pivskih klobas, ki so bile pripravljene, ko smo se vračali s tekme. Sledil je pozdravni nastop predsednika OO Maribor Zdenka Lorberja, ki pa je v nadaljevanju najavil nagovor predsednika SSSLO Draga Toreja. Ta je udeležence seznanil z najnovejšimi dejavnostmi sindikata, predvsem pa udeležence spodbudil k akciji zbiranja podpisov za predhodni zakonodajni referendum. Nastop predsednika je bil pra-



vi uvod za brezštevilne proste pogovore in debate o tem, kaj nam predstoječi predlog zakona o privatizaciji lahko prinese in kaj storiti, da se mu izognemo. Nekako v duhu teh pogovorov se je končal tudi dan, ki pa

se je za najzvestejše udeležence piknika prevesil ob pesmih in veselem razpoloženju še krepko v noč.

Vera Čreslovník

## NOGOMETNI TURNIR NA JESENICAH – MARIBORČANI OSVOJILI PREHODNI POKAL

V soboto 14. septembra je Območni odbor Jesenice organiziral tradicionalni nogometni turnir območnih odborov našega sindikata. Prireditvev je potekala na asfalt-nem igrišču Osnovne šole Tone Čufar na Jesenicah. Ker je lokacija Jesenic za kar nekaj območnih odborov precej oddaljena, se je to poznalo tudi pri začetku turnirja, ki se je pričel malce po 9 uri. Predsednik OO Jesenice Boris Dolžan se je zelo potrudil, da nam ob navijanju in igranju nogometa ni ničesar primanjkovalo. Ob obilici dobre hrane in pijače smo se lahko le predajali spremljanju nogometa in sproščenim pogovorom ob igrišču. Vabilu se je

poleg igralcev odzvala tudi večina predsednikov območnih odborov, kakor tudi predsednik in sekretar našega sindikata Drago Torej in Silvo Berdajs.

Žreb je določil, da se ekipe pomerijo v dveh skupinah, pri čemer se dve najbolje uvrščeni ekipe posamezne skupine uvrstita v nadaljnje tekmovanje. V polfinalu so se tako pomerile med seboj ekipe območnih odborov Divače in Ljubljane ter Maribora in Nove Gorice. Po razburljivih tekmah polfinala so se v finale uvrstili mariborčani in divačani. Po dogajanju na igrišču je bilo mogoče soditi, da bo tekma izenačena kar se je tudi potrdilo na rezultatu. V rednem

delu tekme tako ni padel nobeden zadetek in treba je bilo dobiti zmagovalca po streljanju sedemmetrovk. Srečnejši so bili Štajerci in Maribor je tako odnesel domov prehodni pokal za trikratno osvojeno lovoriko turnirja.

Iz Jesenic smo tako odšli zadovoljni, še najbolj seveda Štajerci, ki smo domov odnesli dva pokala. Z velikim veseljem pa že pričakujemo naše naslednje druženje, ki ga bodo prihodnje leto organizirali kolegi iz Nove Gorice.

Drago Cimerman

# SINDIKALNA LISTA - SEPTEMBER 2002

1. Za mesec september 2002 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **67.612,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0476**
3. Zajamčena plača znaša **49.568,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **232.050,00 SIT**
5. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:  
indeks **108,15** (osnova za leto 2001)                      indeks **133,94** (osnova za leto 1999)  
indeks **121,07** (osnova za leto 2000)                      indeks **146,08** (osnova za leto 1998)
6. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	116.025,00	17 %	
116.025,00	232.050,00	19.724,25 + 35 %	nad 116.025,00
232.050,00	348.075,00	60.333,00 + 37 %	nad 232.050,00
348.075,00	464.100,00	103.262,25 + 40 %	nad 348.075,00
464.100,00	696.150,00	149.672,25 + 45 %	nad 464.100,00
696.150,00		254.094,75 + 50 %	nad 696.150,00

7. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **25.525,50 SIT**
8. Povračilo za prehrano na uro **86,25 SIT**
9. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.363,00** od 8 do 12 ur **2.180,00** od 6 do 8 ur **1.518,00**  
**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 **863,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **430,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **300,00 SIT**
10. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **698,10 SIT**, več kot 8 ur dnevno **912,20 SIT**, delavcem na vožnji na uro **100,30 SIT**, vendar največ dnevno **916,20 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.
11. Ločeno življenje: za povračilo stroškov stanovanja **28.565,00 SIT** za povračilo stroškov prehrane **35.024,00 SIT**
12. Inozemske dnevnic v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **80.767,00 SIT**; za 20 let **115.382,00 SIT**; za 30 let **161.534,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **696.150,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.  
Če so tri zadnje bruto plače delavca višje od **696.150,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **696.150,00 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 **696.150,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.  
Če ta višina presega **696.150,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.  
Enkratna solidarnostna pomoč za september 2002 znaša **184.610,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **553.831,00 SIT + 92.305,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.  
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **692.289,00 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.

## Malo za šalo, malo za res

### **ŽENSKE O MOŠKIH**

*Zakaj so moški kot delfini?  
Ker pravijo, da so inteligentni, ampak tega ni še nihče dokazal.*

*Zakaj so moški kot jastogi?  
Vse je dobro, razen glave.*

*Izrek izkušene ženske:  
"Moški ne bodo nikoli odrasli, samo starejši, starejši in starejši  
bodo ..."*

*Zakaj so moški kot polži?  
Imajo rogove, se slinijo in se vlečejo ... in si mislijo, da je hiša  
njihova.*

*Zakaj so moški kot spermiji?  
Ker je eden na milijon uporaben.*

*Moški so kot WC:  
ali so pokvarjeni, ali so zasedeni ali pa smrdijo.*

*Veš, zakaj je moški kot snežna nevihta? Zato ker ne veš kdaj pride,  
koliko cm bo nanoslo in koliko časa bo trajalo.*

*Po dolgem razmisleku sem ugotovila, da nisva za skupaj, poskusila  
sva, ampak očitno nama ni usojeno – vsaj ne z moje strani, zato te  
zapuščam.  
Tvoja pamet!*

*Življenje temelji na 6. sklonu; mladi se vprašajo s kom, starejši  
pa s čim.*

*Bil sem sredi avtoceste, ko sem se odločil, da se ustavim "Na Jasi", da  
grem na WC. Prvo stranišče je bilo zasedeno, torej se odločim, da  
grem v drugo. Komaj sedem na školjko, zaslišim glas z drugega  
stranišča: – Živjo, kako si? Nisem ravno nagnjen k sklepanju  
prijateljstev po straniščih, ne vem, kaj me je zgrabilo, ampak na  
koncu sem odgovoril: – Ma, še kar ... In drugi nadaljuje: – In kaj  
počneš lepega? Poglej no! Situacija se mi začne dozdevati nekoliko  
bizarna, ampak vendarle odgovorim: – Ma, to, kar počneš ti ...  
kakam. V tem trenutku slišim, kako tip nejevoljno reče: – Poslušaj,  
te pokličem pozneje, tukaj je en kreten, ki odgovarja na vsa moja  
vprašanja!*

