



Budnik



ISSN 1408-7405

50

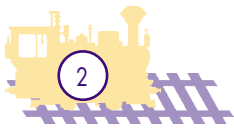
december/2003

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

ZAHTEVEN SINDIKALNI VSAKDANJIK PRED 15. OBLETNICO NAŠEGA OBSTOJA

Dnevi, tedni in leta tečejo z neverjetno naglino. Vsaj meni se tako zdi. Kot da je bilo poletje pred nekaj dnevi, pa sta pred nami že božič in novo leto. Kot da je bilo pred nekaj tedni, ko smo pripravljali referendum, pa bo že leto okrog. Kot da je minilo le nekaj let od znamenitega leta 1989, ko smo ustanovili sindikat, pa je pred nami že petnajsta obletnica ustanovitve. Petnajst let neprenehnih in neprestanih pogajanj, dokazovanj, pričakovanj, zapletov in razpletov, bo 30. januarja naslednjega leta za nami.

Decembra je postalo aktualno iskanje možnosti za predčasno upokožitev in druge rešitve ob reševanju presežnih delavcev v obliki ponudbe za prostovoljno dogovorjeno prenehanje aktivnega dela. Upam, da se je vsem, ki so to želeli, uspeli dogovoriti. Uprava še ni predstavila organizacijskih sprememb, sistematizacije in s tem povezanih delovnih procesov. Direktor je mnenja, da bodo do februarja pripravljene. Pred nami pa so Spremembe zakona o varnosti v železniškem prometu. Sindikati in uprava SŽ smo se na ekonomsko socialnem svetu glede besedila – po nekakšnem čudežu – uskladili. Morda bo v času, ko to berete, usklajen tudi Pravilnik o odgovornosti delavcev za kršitev pogodbenih in drugih obveznosti iz delovnega razmerja. To je pravilnik, ki bo razrešil sedanje neurejeno stanje, ki ga je pravzaprav povzročil nov Zakon o delovnih razmerjih.

Tudi zakon o finančni in kadrovske sanaciji SŽ je pripravljen za obravnavo v parlamentu, tako da se bo po sprejemu tudi na tem področju nekoliko lažje zadihalo. O upravi oziroma direktorju, pa lahko rečem, da na podlagi rezultatov poslovanja izkazuje optimizem, da se bomo izvlekli iz krize, ki je bila še lani videti nerešljiva. Do zdaj smo imeli štiri kroge pogajanj za spremembe in dopolnitve KPDŽP. Vsebinsko smo se v nekaterih delih morali prilagoditi zakonu o delovnih razmerjih, kar pa na pravice in obveznosti zaposlenih ne bo imelo negativnega vpliva. Seveda smo šele pri normativnem delu. Pogajanja za naprej bodo težja, saj je direktor že večkrat povedal, da bo pri dodatkih za težje delovne razmere nasprotoval nekaterim sedanjim ureditvam.

Turnusi so vsakoletni generator razvnetih strasti po vseh območnih odborih. Tudi letošnje leto ni minilo brez tega. Že dolgo časa se pojavlja zahteva članov po bolj uravnoteženi obremenitvi med posameznimi turnusi in območnimi odbori. Težnje k uravnoteženju so, vsaj kar zadeva sindikat, stalne, res pa je, da povsod tega ni mogoče doseči, saj je vozni red podlaga za izdelavo turnusov. Z delitvijo ali menjavami vlakov med posameznimi turnusi je mogoče veliko uravnovežiti, vse pa vendar ne gre. Vsekakor je za nas najpomembnejše, da so »turnusi« čim bolj tekoči, da si dnevne in nočne službe ter prosti dnevi lepo sledijo,

da je zagotovljen odmor med delom, da je v mesečnih razporedih določen prost konec tedna. Največkrat se nem zaplete v »potniških turnusih«, ker ob sobotah in nedeljah vlaki ne vozijo in v turnusih, kjer je vključena oziroma je pretežno dostava in odvoz za industrijo, kjer moramo mesečni fond ur v turnusu zagotoviti med ponedeljkom in petkom. Takšni turnusi so resda zelo zgoščeni in je med »tednom« veliko zaposlitve, so pa zato sobote in nedelje večkrat prosti dnevi, kar pa tudi ni »od muh«. Glavni odbor je pripravil predlog, kaj je treba upoštevati pri delitvi vlakov in izdelavi turnusov.

Ostaja dejstvo, da se je delo med sekcijami razdelilo in uskladilo, le pri delitvi med DE Divača in DE Ljubljana sta navzven ostala nedorečena med vodji sekcij dva para vlakov za prevoz potnikov, kar je, zaradi neustrezne razlage, povzročilo veliko hude krvi med člani OO Divača. Moj namen ni raziskovati kje je razlog, moj namen prav tako ni ugotavljati odgovornosti kogarkoli, iz zgoraj navedenega pa najbrž ostaja razlog za slab občutek pri članih OO Divača.

Konec dober, vse dobro? Leto se bo zagotovo dobro končalo, saj nas čakajo najlepši prazniki v letu. Zato želim vsem vesel Božič in srečno Novo leto, čim manj stresov v službi ter obilo osebne in družinske sreče!

Drago TOREJ

VESELO, ZDRAVO IN USPEŠNO TER ZADOVOLJSTVA POLNO LETO 2004

sekretar
Silvo Berdajs

podpredsednika
Zlatko Ratej in Gorazd Senica

predsednik
Drago Torej



Ob jubiljeni številki

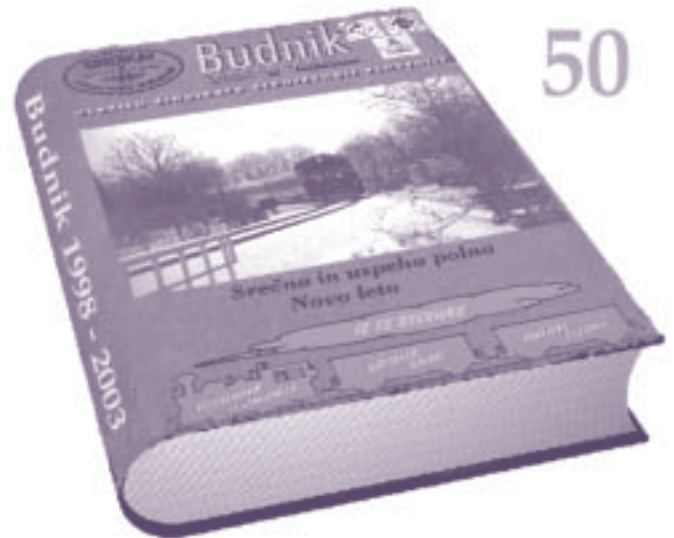
50 ŠTEVILK BUDNIKA V PETIH LETIH

Lep jubilej v tem času slavimo vsi, ki smo kakor koli dejavno povezani z našim Budnikom. Menim, da se nekaj tega občutja prenaša tudi na vas, ki Budnik berete in iz njega vsa ta leta črpate novice o širšem dogajanju na naši sindikalni sceni.

Budnik je nastal volontersko kot plod entuzijazma nekaj posameznikov, neveščih pisanja in ustvarjanja kakršnega koli publikacij. Da se da nekaj ustvariti, če je le volja, smo hitro dokazali in dokazujemo še zdaj. Žal je veliko tistih ki so se redno oglašali, prenehali s pisanjem prispevkov, tako da glavnina ustvarjanja našega časopisa sloni na nekaj posameznikih. To pa za prihodnost Budnika ni prav nič vspodbudno. Kot že velikokrat do zdaj zato ponovno pozivam vse, ki vam pisanje ni odveč in ki imate zamisli, kaj v naš Budnik uvrstiti, da se opogumite in prispevate kakšno misel, idejo ali kakšen članek. To bo našim tiskanim stranem dalo novo kvaliteto, dosedanjim ustvarjalcem pa nov zagon.

Budnik je v vseh teh letih izhajanja upravičil svoj obstoj. Članstvo je izčrpno obveščal o bistvenih zadevah iz ožje in širše sindikalne problematike. Našemu Budniku torej lahko zaželimo še dolgo življenje in veliko novih številki s svežo vsebino.

Hvala vsem, ki ste ga v minulih letih na kakršni koli način pomagali ustvarjati.



Če bi vse Budnike zvezali bi nastala debela knjiga. V njej pa bi našli zgodovino petih let dela našega sindikata.

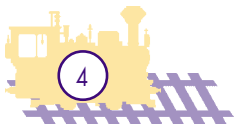
KRATKE NOVICE

- Uprava je izdala obvestilo določenim kategorijam delavcev, ki bi želeli sporazumno prenehati delovno razmerje. Postopki in načini prenehanja delovnega razmerja so urejeni podobno kot v lanskem decembru. Generalni direktor je namignil, da bo ob primernem zanimanju uprava še povečala načrtovani obseg lastnih sredstev (700 milijonov tolarjev), ki jih je za te programe razreševanja presežnih delavcev namenila. Pohvalno!
- Na natečaju za izbor najugodnejšega ponudnika za nove električne lokomotive je zmagal nemški Siemens (resen ponudnik je bila tudi Breda, vendar je bila njena cena bistveno višja). O tehničnih pogojih nakupa s tem dobaviteljem se naše podjetje že dogovarja, medtem ko o finančnih pogojih nakupa ni še ničesar znano (svoje bo morala reči tudi vlada RS). Res pa je, da bo v tem primeru šlo za dejanski nakup novih lokomotiv, in ne za najem oziroma lizing kot so nekateri namigovali. Lokomotive bodo 5,7 mW trisistemske (3kV – enosmerne in 15 ter 25 kV izmenične napetosti), z vlečno silo do 300 kN in največjo hitrostjo do 200 kilometrov na uro. Podvozje in kabinski del bo enak lokomotivi Taurus, uporabljena pa bo najnovejša IGBT tranzistorska tehnologija pogona (Taurus uporablja tiristorsko). Lokomotive bodo štiriosne, gnane preko štirih glavnih pretvornikov, njihova masa pa bo znašala 86 ton. Takšne lokomotive (serija 189) menda že vozijo v Nemčiji in Italiji.



Po naših tirih naj bi vozila lokomotiva podjetja Siemens

- V določenih obrisih se že kaže, kakšna bo vsebina novega Pravilnika o disciplinskih in odškodninski odgovornosti. Naš sindikat se je s svojimi pripombami dejavno vključil v dogovarjanje o vsebinskih rešitvah tega pravilnika in prav zdaj potekajo



usklajevalni sestanki s predstavniki uprave na to temo. Ker gre za pomemben akt, bomo o njegovi vsebini še podrobneje poročali.

- November in december sta bila v znamenju usklajevanja turnusov. Na splošno lahko rečemo, da so letos predstavniki vleke zelo zaostriili pogoje usklajevanja z nami. O predlaganih turnusih se nikakor niso hoteli ustrezno dogovarjati. To je seveda vse, ki se s turnusi ukvarjamo, precej razburilo. Nezaudovoljstvo se je prenašalo še na članstvo in v marsikaterem okolju sprožilo vrsto polemik. Še najbolj so bili na udaru posamezniki, ki v območnih odborih skrbijo za turnuse. Prepričan sem, da je večina teh dobro opravila svoje delo. Želje vseh nikoli ne bodo uslišane, in pomembno je, da se ob spoštovanju elementov sestave turnusov najde pravo ravnovesje interesov in potreb naše službe. Sicer pa na tem mestu pozivam – menim, da mi tega predsedniki območnih odborov ne boste zamerili – vse tiste, ki po teh turnusnih pogajanjih izražate le kritiko, da se pridružite vašim kolegom, ki skrbijo za turnuse, in se konkretno spopadete z vsemi zakonitostmi njihove priprave. Kaj hitro boste namreč lahko ugotovili da so želje eno, resničnost in medsebojno usklajevanje ter iskanje kompromisov pa drugo. In kaj je v sekcijah najbolj povzročalo sive lase pogajalcem? V SV

Maribor je bil to predlog sekcije, da se določeni turnusi združijo, v SV Ljubljana predlog, da se ustanovi novo mesto nastopa del (Sevnica) in v SV Divača nezadovoljstvo nad kvotami potniških vlakov, ki se delijo med sekcijami.

- V dogovoru s svetom delavcev je uprava začela prodajati določene počitniške zmogljivosti. Generalni direktor je na seji SD dejal, da prodaja v nasprotju s pričakovanji bolje poteka na Hrvaškem kakor v Sloveniji. Na žiro račun SŽ se tako že stekajo kupnine od omenjenih prodaj. In zakaj to omenjam. V skladu z dogovorom o soupravljanju se bo 25 odstotkov od kupnin namenilo za vzdrževanje obstoječih počitniških zmogljivosti. Slednje je ponovno zatrdil tudi direktor. Prihodnje leto se torej lahko nadajamo izboljšanja stanja obstoječih počitniških zmogljivosti. In še en zanimiv podatek. Na letošnji razpis za zimsko letovanje v naših zmogljivostih se je prijavilo kar 1300 prosilcev, odobrenih pa je bilo 600 vlog.
- Glavni odbor je sklenil, da bo s slavnostnim sklicem skupščine (31. januarja 2004) zaznamoval 15. obletnico obstoja našega sindikata. Ob koncu januarja se bodo tako poleg članov skupščine zbrali tudi vsi vidni – nekateri že upokojeni – člani našega sindikata, ki so pomembno krojili sindikalno dogajanje v minulih letih našega obstoja.

Uredništvo

Pred spremembami Zakona o varnosti v železniškem prometu

Z DELODAJALCEM USKLADILI NAJBOLJ SPORNE ČLENE

(... predlog, da se zakonski normativ za vgradnjo klimatskih naprav postavi v leto 2006, dogovorjene rešitve o voznjeh v eni izmeni za izvršilne železniške delavce ...)

Zakon o varnosti v železniškem prometu je star komaj tri leta, pa že posegamo v njegovo vsebino. Vlada RS je namreč na svoji seji ob koncu oktobra uskladila besedilo predloga sprememb zakona in ga poslala v državni zbor. V uradni razlagi je mogoče zaznati, da je potrebo po spreminjanju tega zakona treba iskati v tem, da se zakon uskladi s pravnim redom EU in s pravnim redom, ki velja v naši državi. Izmed večjih rešitev, ki naj bi jih zakon na novo urejal, pa kaže omeniti določila, ki urejajo zagotavljanje interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema. Za nas zanimive rešitve v tem zakonu so v delu, ki natančneje določa, kdaj se lahko delavec napoti na izredno preverjanje znanja in izreden zdravniški pregled, in pa v delu, ki določa prehodni rok za opremo vozil s klimatskimi napravami, ki je v tem predlogu opredeljen do leta 2010. V uvodu je treba podati še primerjavo, ki jo navaja spremeno besedilo k temu zakonu. Ko je ministrstvo za promet prouče-

valo podobne zakone v Nemčiji, Danski in na Nizozemskem, je ugotovilo, da v nobeni od teh držav zakon nima več kakor 12 členov. Pri nas pa ima enak zakon 116 členov.

Ker je Ministrstvo za promet posredovalo zakon v vladno proceduro, ne da bi dokončno uskladilo pripombe Slovenskih železnic in socialnih partnerjev so člani ekonomsko socialnega sveta SŽ s pomočjo posebne strokovne skupine uskladili pripombe. Slednje bodo skupno zagovarjali na parlamentarnem odboru za infrastrukturo. Če bodo skupne pripombe ustrezno upošteevane, se ni bati, da bi se nam znalo zgoditi kaj nepredvidljivega.

Toda zli nameni v zvezi s sprejemom tega zakona so bili že nakazani. Eden takih, na katerega smo v začetku opozarjali in ga v sedanjem predlogu zakona več ni, je bila vsebina, ki je določala načine odpuščanja delavcev iz krivdnih razlogov. Ker smo bili mnenja, da lahko to vsebino ureja le delovnopravna zakonodaja, smo

zahtevali in dosegli črtanje teh členov. In kaj so ključne ter za naše delo pomembne pripombe in predlogi, ki smo jih zdaj skupaj s podjetjem posredovali parlamentu:

- med nalogami vodenja železniškega prometa na javni železniški infrastrukturi je treba poleg naloge izvajanja voznega reda dodati tudi nalogo: priprava predloga voznega reda ter usklajevanje voznih redov z drugimi prevozniki,
- glede opreme vozil s klimatskimi napravami je skupni predlog ta, da se prehodno obdobje za vgradnjo klimatskih naprav na vlečna vozila konča leta 2006,
- glede predpisane voznje izvršilnega železniškega delavca v eni izmeni je usklajen predlog v novem členu zakona ta, da sme izvršilni železniški delavec:
 - voziti v eni izmeni največ 10 ur,
 - voziti vlak za prevoz potnikov največ 8 ur,
 - neprekinjeno voziti 4 ure in da mora imeti po 4 urah voznje 30-minutni



odmor, razen če tedaj ne začne dnevnega ali tedenskega počitka. Kot neprekinjena vožnja se šteje čas vožnje vključno s premikom in postanki do 10 minut. Šteje se čas, ki ga osebe prebije na vozilu med vožnjo in premikom, všteti tudi čas zadrževanja na vozilu na začetnih, vmesnih in končnih postajah. V čas neprekinjene vožnje pa se ne šteje čas postanka na obračalni postaji in prekinitve vožnje zaradi tehničnih tehnoloških ali prometnih vzrokov, ki so daljši od 10 minut, razen če se je v tem času opravljala vožnja ali premik.

- v zvezi z izrabo odmora med delovnim časom pa se predlaga, da se mora izvr-

šilnim železniškim delavcem in drugim delavcem, ki opravljajo dela povezana z varnostjo železniškega prometa, določiti odmor med delom in zagotoviti njegova izraba. Navedeno je, da sme delodajalec določiti odmor med delovnim časom le v enkratnem trajanju, razen v primerih, ko je mogoče zaradi tehnološkega procesa dela odmor določiti v dveh delih, pri čemer en del ne sme biti krajši od 30 minut. Če tehnološki proces dela ne omogoči izrabe odmora med delom, lahko delavec opravi delo v izmeni tudi brez izrabe odmora med delom, če se čuti zmožnega za to. V tem primeru ima delavec pravico do nadomestila za neizrabljeni odmor v višini,

kakršno določa kolektivna pogodba in ne more biti nižja od urne postavke za redno delo.

Predpisane vožnje delavcev v eni izmeni in določila o izrabi odmora med delovnim časom bi tako postali zakonska kategorija, s čimer se vsekakor strinjamo.

Ker je predlog sprememb zakona o varnosti v železniškem prometu prispel v parlament novembra in ker gre za zakon, ki se bo sprejemal po rednem postopku, se ne gre nadejati njegovega hitrega sprejema. Za nas je pomembno, da se vanj vnesejo pripombe, ki smo jih družno s podjetjem posredovali parlamentu. O tem pa vas bomo še obveščali.

Vlada RS mrzlično popravlja lastne napake

ZDAJ SE S PROBLEMATIKO DRUGEGA TIRA UKVARJA VEČINA MINISTROV!

Da se s problematiko drugega tira zdaj poleg premiera ukvarjajo vsi pomembnejši ministri slovenske vlade je razveseljivo. Na podlagi tega se lahko nadejamo, da bo ta projekt v prihodnjem desetletju naposled le uresničen. S tem pa se bodo možnosti poslovanja luke Koper in našega podjetja še izboljšale.

Toda zgodba o (ne)izgradnji drugega tira se ni začela 11. novembra letos, ko je evropska komisija razglasila, katere infrastrukturne projekte bo uvrstila na hitri seznam prioritete Evropske unije. Začela se je veliko let prej, ko zamisli številnih strokovnjakov, predstavnikov Slovenskih železnic in Luke Koper ter razumnega dela sloven-

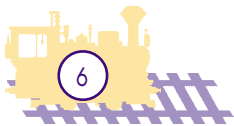
ske politike niso dobile potrditve, sedaj pa pomembnost zgraditve drugega tira poudarjajo tisti, ki so temu projektu vseskozi nastavljali največjo coklo.

Spomnimo se lanske pomladi, ko je minister Presečnik obelodanil študijo upravičenosti gradnje drugega tira, ki jo je izdelala Medvedova Agencija za železniški promet. V njej je bilo ugotovljeno, da je mogoče s posodobitvami obstoječega tira (v SV naprave, napajalne postaje in s podaljšanjem postajnih tirov) zadovoljiti potrebe Luke Koper v prihodnjih letih. Minister je takrat izjavil, da drugega tira ne potrebujemo vsaj do leta 2015. V skladu z njegovo izjavo so tudi potekale (ne)dejavnosti njegovega ministrstva v tej zadevi. V minulih proračunih se drugi tir ni omenjal, ni se govorilo o sprejemu kakršne koli projektne dokumentacije, prav tako se ni govorilo nič o alternativnih načinih »zapiranja« sicer zahtevne denarne konstrukcije tega projekta.

Ob taki jalovi politiki prometnega ministrstva se je vlada novembra letos znašla v sila zagatni situaciji, ko ob izraženi želji in pričakovanju, da bo projekt financirala Evropska zveza, sama ni imela kaj pokazati. Soočenje z dejstvom, da ne



Ali nam je drugi tir Koper-Divača kaj bližji?



moremo le zahtevati, temveč da je treba ob tem Evropi pokazati, kaj smo v zvezi s tem ukrenili sami, je bilo za slovensko vlado sila kruto. To se zdaj kaže s tem, da vsi pomembni ministri naše vlade panično trkajo na različna vrata evropskih pisarn. Poleg predsednika vlade so v roku dveh tednov v evropskih institucijah za drugi tir moledovali zunanji, prometni in evropski minister. Ob pa še celo finančni minister, ki kakšen mesec dni prej o tej zadevi gotovo ni imel pojma. Slovenska vlada je v tem kratkem roku sprejela dve odločitvi, za kateri bi ob drugačnih okoliščinah (če sploh!) potrebovala še kakšno leto.

Prvič, sprejela je odločitev o gradnji in dopolnilo lastnega proračuna za leto 2005. V njem je predvidela sredstva za začetek gradnje drugega tira s tem, da je v proračunu prometnega ministrstva in predvidenih sredstev kohezijskih skladov EU prerazporedila sredstva v korist drugega tira. Po besedah prometnega ministra bi leta 2005 pripravili projekt in odkupovali zemljišča, leta 2006 pa bi že lahko začeli graditi. Presečnik je izrazil pričakovanje (požrl last-

ne besedi pred enim letom!), da bi lahko vlak po drugem tiru vozil že leta 2012.

Drugič, omeniti je treba odločitev vlade, ki je v tem kratkem obdobju minulega meseca sprejela odločitev o trasi, ki je zdaj dokončna. Dolžina odseka železniške proge je približno 27 kilometrov. V Divači se železniška proga navezuje na izvozni del postaje Divača, v Kopru pa se proga konča na tovorni postaji Koper. Drugi tir železniške proge se načrtuje z elementi, ki bodo dovoljevali hitrost potniških vlakov do 160 kilometrov na uro z največjimi vzponi nove proge 17 promilov. V postopku sta bili primerjani dve različici. Od postaje Divača poteka trasa obeh variant na krajšem odseku vzporedno z obstoječim tirom. Za postajo Divača poteka še približno dva kilometra na površju, nato pa preide v prvi daljši predor. V zgornjem delu doline Glinščice poteka trasa na kratkem odseku po površju in preide v drugi daljši predor do Črnega Kala. Tik pred izhodom iz tega predora se trasi obravnavanih različic razmakneta in nato do Koprja potekata različno.

Različica trase, ki je zmagala (varianta I/3), v 15. kilometru z zamikom preide proti severozahodu – po izhodu iz predora Črni Kal – v viadukt in v dolgem loku zaobide Gabrovico ter pod črnokalskim viaduktom križa prihodnjo avtocesto. V nadaljevanju je trasa izraziteje pomaknjena v hribino Tinjanskega gričevja in skoraj v celoti poteka v štirih predorih. Na koncu Osapske doline se v dolgem loku spet obrne proti jugu. Z drugim, 640 metrov dolgim viaduktom, proga prečka dolinico Vinjanskega potoka in se približa državni meji do najmanjšega odmika 140 metrov. Za viaduktom preide proga v zadnji, 3.745 metrov dolg predor. V zaledju Dekanov proga pride iz predora, preide v nasip in se približa obstoječemu tiru ter poteka ob njem do cepišča Bivje.

Ob vsem tem lahko zdaj o drugem tiru le lahko govorimo z večjim optimizmom. Ob vsem tem pa ne smemo pozabiti, da gre za tehnično in finančno zelo zahteven projekt, ki je ocenjen na 376 milijonov evrov. Za našo državo ogromen zalogaj, ki bo zaposloval tudi prihodnje vlade v Sloveniji.

Strojvodska šola v Mariboru da ali ne?

NERAZUMLJENI ODGOVORI ČLANA UPRAVE NA SEJI SD

V začetku decembra je potekala seja sveta delavcev, na kateri smo obravnavali vrsto vprašanj s področij delovanja sveta delavcev. Še pred tem pa smo od vabljenih članov uprave zahtevali odgovore na vprašanja v zvezi z uresničitvijo že sprejetih sklepov. Eden od teh se je dotikal že obravnavane šole za strojevodje v Mariboru, ki jo to okolje nujno potrebuje, da zadosti potrebam, ki jih narekuje delovni proces. Seveda smo na tej seji od pristojnega iz uprave SŽ, to je Andreja Pagona, zahtevali, da pojasni, zakaj v Mariboru šole še zmeraj ni. Odgovoril je, da dveh zahtevkov/vlog za šolo v Mariboru ni podpisal zato, ker sta bila zahtevka obakrat, citiram: »katastrofalno slabo pripravljena in argumentirana«.

Odveč je pripomniti, da smo bili »vlekarji« v svetu delavcev zaradi takega odgovora prizadeti in zgroženi. Še posebej zato, ker je isti član uprave maja letos pred svetom delavcev na vnaprej postavljeno pisno vprašanje zatrdil, da je ugotovil problem v zvezi s pomanjkanjem strojevodskega kadra v Mariboru in da šola za strojevodje v tem okolju bo (beri zapisnik te seje). Glede na to, da je pred pol leta uprava ugotovila in zatrdila, da te težave res so pa se vse do danes skriva za navideznim problemom formalizma spisane vloge in zato šole ne odbori. Kar zadeva mene, gre za poslovanje, ki nima »glave in repa«.

Vem, da je bilo v vlogi, ki je bila posredovana iz sekcije za vleko v Mariboru, napisano vse tisto, na podlagi česar bi

lahko bila ta šola potrjena tudi na ravni uprave. V njej so bile navedene vse kadrovske težave, ki jih ta sekcija ima. Res pa je, da se lahko ob vsem tem tudi nekdo postavi na točko, ko težav ne vidi ali jih noče videti!

V SV Maribor smo letos zaradi upokojevanja ali zdravstvene nezmožnosti ostali brez 14 izvršilnih delavcev (s tem da imamo standardni primanjkljaj treh strojevodij II), ob tem pa se nam je promet povečal za trideset odstotkov (izredni vlaki). Ob takem izhodišču so se nam kazalci izrabe dopusta v tekočem letu, kljub temu da smo v minulih dveh letih izboljšali rezultate zaostalega in tekočega izrabljanja dopusta, začeli ponovno slabšati. Še pred decembrskim spreminjanjem turnusov smo del dela v tovornem prometu prepustili sosednji sekciji, da bi



lahko kolikor toliko »normalno« zaživeli, da bi lahko praktično usposobili vso osebje iz prekvalifikacije in dokvalifikacij, da bi lahko ljudem omogočili izrabo dopusta in da bi zmanjšali pritisk na nadure, ki se jim ob tako »modri« kadrovske politiki ne moreš izogniti. V Mariboru smo na žalost že kar »navajeni« klicev razporednega, ki nas kljub vnaprej predvidenemu delovnemu razporedu poziva k temu, da pokrijemo še dodatno izredno delo, ali nas naproša, da pridemo na delo tudi med dopustom. Vse to zato, da zaradi nas »vlak ne bo stal«. Lojalnosti teh zaposlenih, ki so večkrat »pozabili« na kakšno pripadajočo pravico, se imamo zahvaliti, da smo v času dopustov in drugih nihaj v prometu zadovoljili večino potreb delovnega procesa. Ob tem je treba omeniti še posebnost dela v naši sekciji, ki je močno odvisna od dela železniških

uprav treh sosednjih držav: Avstrije (Špilje, Bleiburg), Hrvaške (Čakovec, Dobova) in Madžarske (Hodoš). Predvsem obnašanje zadnje železniške uprave skupaj s carinskimi službami na tej postaji nam z njihovo nepredvidljivostjo močno posega v vnaprej predvidene delovne razporede lokomotiv in osebja. Vlak, ki iz Hodoša pripelje z zamudo, podaljša ali onemogoči predvideno delovno izmeno osebju na dizel lokomotivi in ob tem vpliva na izmeno osebja električne lokomotive na Pragerskem, ki ta vlak pričakuje. Taki primeri se dogajajo kar vsak dan. Vse te (iz)rednosti pa še nam dodatno zmanjšujejo število izrednega osebja, ki bi v bistvu moralo pokrivati bolniške in dopuste. Splošno uveljavljeni normativ 28-odstotne rezerve osebja je zato zaradi posebnosti našega dela vse prej kakor zadosten.

Toda iz foteljev ljubljanskih pisarn se to očitno ne vidi. Vidi se samo suhoparna statistika števila nadur, neizrabljen dopust in nepokriti vlaki. Dovolj, da leti tudi kakšna glava – težave pa bodo ostale. Da bo slika celovita, naj navedem še primer treh strojevodij, ki so že pred več kakor letom dni naredili izpit za strojevodjo pa še danes nimajo ustrezne odločbe. Kljub različnim intervencijam, da bi se zadeva uredila, ustreznega odziva iz Kolodvorske 11 ni. In podobnih zgodb bi še lahko naštel.

Če danes razpišemo šolo, pridemo do novih strojevodij čez slabo leto. Ampak nove strojevodje bi potrebovali že danes! Poslovodstvo! Ali se lahko nadajamo skorajšnje potrditve strojevodske šole v Mariboru!

Zdenko LORBER

MEDNARODNI POSVET O RAZVOJU EVROPSKIH ŽELEZNIC II

Že v pretekli številki smo povzeli del posveta na temo reorganizacije evropskih železnic, ki je potekal septembra v Ljubljani. Takrat smo objavili zanimive izseke iz predavanja angleškega gosta Johna Whitelegga. Tokrat nadaljujemo z izseki iz predavanj danskih, nemških in avstrijskih gostov na koncu članka pa je podanih še nekaj skupnih ugotovitev udeležencev tega srečanja. Na posvetu je imel zanimivo predavanje tudi dr. Leo Šešerko, ki je predstavil okoljske probleme in vpliv lobijev na prometno politiko v državi. O tem zanimivem predavanju pa morebiti več v prihodnji številki.

**Nemčija: g. Armin Lauer
»Deset odstotkov
lokalnega prometa je
v zasebnih rokah,
kar pomeni veliko
konkurenco DB AG«**



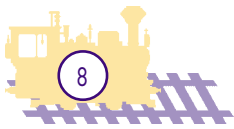
Prestrukturiranje in preoblikovanje Deutsche Bundesbahn (DBB) iz javnega podjetja se je začelo 1. januarja 1994. V začetku 90-tih let so bile DBB nepregledno tveganje za državni proračun. Imele so le 6-odstotni delež v potniškem prometu, 21-odstotni delež v tovornem prometu, 5 milijard mark primanjkljaja na leto, 13 milijard mark subvencij države in 67 milijard mark dolgov iz preteklosti. Združitev obeh Nemčij je situacijo le še poslabšala.

Upoštevali smo direktive EU in ločiti proračune infrastrukture od prometa, tako da smo prva železnica v EU, ki je odprla svojo infrastrukturo. Prva faza reforme je bila ločiti odgovornosti države od samega podjetja, zato se je ustanovilo podjetje, ki se je spopadlo s problematiko dolgov in uslužbencev BEV (zvezna – državna – železniška lastnina). Ustanovljeno je bilo novo podjetje DB AG, ki je sestavljeno iz petih divizij – sektorjev (Cargo, Netz...), dode-

litev voznih poti pa opravlja infrastrukturno podjetje DB Netz AG, ki je ena od divizij Holdinga (slednje ni v nasprotju z direktivami EU). Pet divizij obvladuje 250 hčerinskih podjetij in 450 povezanih družb, direktor Holdinga pa je predsednik NS vključenih divizij. Večina podjetij ima svoje svete delavcev – imamo pa tudi generalni/korporativni svet delavcev. Od dvajsetih članov nadzornega sveta DB AG je devet predstavnikov delavcev.

Za nas je bilo prelomno leto 1995, ko smo imeli prve volitve v svete delavcev in ko je bilo v Berlinu šest tisoč predstavnikov delavcev. Soodločanje je namreč imelo velik pomen pri reformi železnic. V sindikatu Transnet smo ugotovili, da so bile reforme potrebne, zato so naše zahteve bile, da dolgove železnic prevzame država, da mora država prevzeti odgovornost za sistem in prevzeti stroške racionalizacije, da mora država biti lastnik večine infrastrukture, da je treba ohraniti varnost oziroma socialno zaščito zaposlenih in da





mora država subvencionirati lokalni promet.

Do zdaj smo uveljavili večino naših zahtev, in sicer:

- noben delavec ni bil odpuščen, možnosti napredovanja je sedaj več,
- novo podjetje je začelo poslovati brez dolgov,
- reforme so prinesle večji vpliv sindikata na delovanje sistema (podpredsednik nadzornega sveta je predstavnik zaposlenih),
- leta 1993 - 356.000 zaposlenih, leta 2002 - 210.000 zaposlenih,

Šele 17. poizkus reforme je pokazal dobre rezultate. Da je bilo to mogoče, je bilo treba sprejeti 130 zakonov in navodil, kar je bilo tudi za politiko velik zalogaj. Od leta 1993 je bilo za razvoj železnice porabljenih 68 milijard evrov, sama reforma pa je stala 165 milijard, medtem ko je bilo v istem obdobju za avtoceste porabljenih 90 milijard.

Ena od naših zahtev je bila tudi, da država prevzame stroške racionalizacije. Ob reformi so vsi zaposleni prejeli pogodbe o delu, kar je ob prenosu v nova podjetja urejalo 17 različnih kolektivnih pogodb. Za sindikate je bil velik uspeh, da so se vse pravice prenesle v nove pogodbe. Potreba po racionalizaciji je bila predvsem v nekdanji DDR, kjer je bilo ponekod tudi do dve tretjini presežnih delavcev. Presežke smo reševali s primernimi odpravninami ob predčasni upokojitvi ali upokojitvami, v prihodnje pa bo to problem, ker denarja za socialo ni več.

Naša infrastruktura je odprta za vse. Na železnici deluje dvesto zasebnih podjetij (operaterjev). Deset odstotkov lokalnega prometa je v zasebnih rokah, kar pomeni veliko konkurenco DB AG. Za to, da velik delež prometa preide v zasebno sfero, obstaja tudi državna podpora. Tuji operaterji bi radi vstopili tudi na trg prevoza potnikov na dolge proge. Privatni operaterji pa so zapolnili prevoze med regijami, ki jih je DB AG opustil.

Težave, s katerimi se srečujemo pa so naslednje:

- davčno je železnica v Nemčiji dosti bolj obremenjena kakor v drugih državah EU,

- ker imamo proračunske težave, bo železnici namenjenih 400 milijonov evrov manj kakor je bilo načrtovano
- imidž železnice se je poslabšal,
- od začetke reforme do danes so se zamenjali štirje direktorji (vsi so prihajali iz podjetij z zvanečim imeni), s sabo pa niso prinesli razumevanja železniških sistemov, kar jim je povzročalo velike težave pri vodenju podjetja,
- opuščanje del zaradi nezadostnega prihodka povzroča negativno spiralo - manj storitev/manj strank, manj prihodka,
- manj zaposlenih, nastalo je kar nekaj »ozkih grl« (npr. pri številu strojevodij) - negativna spirala,
- manj investicij na področju vzdrževanja,
- slabe odločitve (najprej prodaja, nato ponovni nakup telekomunikacijskega podjetja),
- slabo načrtovanje velikih projektov (gradnja hitre proge) z novo tehnologijo (magnetna proga),
- prvega decembra 2003 bo nastopila že deseta organiziranost DB AG,
- zaposleni so vznemirjeni, ker ne vedo, h kateremu delu podjetja sodijo, zato sindikat namenja veliko energije za to, da jih pomirja,
- od leta 2001 upadeta tako potniški kot tovorni promet, kar je deloma posledica premajhnega števila osebja in s tem manj kakovostnih storitev (zamude, nepregleden sistem cen, premalo prodajnih mest) - negativna spirala. Odločitev, da se s čim manj osebja ponujajo storitve in da se ob tem slednje zmanjšajo, ima kratkoročno sicer pozitivne učinke, dolgoročno pa negativne, saj podjetje zaradi tega zaide v rdeče številke.

DB AG je pri svetovalni organizaciji naročil izdelavo študije najprimernejših modelov organizacijske strukture železniškega podjetja. Svetovalna organizacija je za najučinkovitejši model predlagala organizacijsko strukturo močnega holdinga, ki vključuje tudi infrastrukturo.

Stališče Transneta je, da je integrirani model organizacije železnic najboljši in skladen z EU. Konkurenci je dostop do omrežja mogoče zagotoviti neodvisno od njegovega lastništva. Glavne težave namreč tičijo v financiranju, ne pa v organiziranju železnic. Transnet načeloma ne nasprotuje privatizaciji, če se bo prodajal

Holding kot celota (v obliki delnic), vendar le v primeru, če bomo imeli možnost sodelovanja pri prodaji v smislu zagotavljanja varnosti zaposlenih.

Danska: Kristin Andersen in Carsten Sauer:
»Za nas ni pomembno, kje strojevodja dela, kdo je delodajalec, pomembno je, da so enake delovne razmere in enaka plača.«



Danski sindikati smo bili postavljeni pred dejstvo, da se je odprodaja premoženja (tovorni promet, deli potniškega prometa) kot tudi delitev infrastrukture od transporta zgodila. Reagirali so tako, da so poskušali zagotoviti enake delovne razmere in socialno varnost za njihove člane v novih okoljih.

»Leta 1990 je imel naš sindikat 11.000 članov. V njem so bili strojevodje, avtobusni prevozniki, pomorščaki. Imeli smo 21 tisoč zaposlenih. Leta 1991 je bila izpeljana privatizacija pomorskega in avtobusnega prometa in leta 1999 je vlada ločila infrastrukturo od prometa. Leta 2001 je vlada prodala prevoze manjšega tovora lokalni družbi, naslednje leto pa še druge tovore nemški družbi. Zdaj imamo šest tisoč članov sindikata, med katerimi ni več članov iz avtobusnega prometa in pomorske dejavnosti. Na Danskih železnicah je zaposlenih le še 8000 ljudi. Razlogi za reforme in spremembe so bili:

- mnenje politične večine, ki se je nagibala k privatizaciji in za to kot razlog navajala direktive EU,
- pomanjkanje denarja v javnem sektorju.

Na privatizacijo pomorskega in avtobusnega prometa nismo mogli vplivati, zato pa smo po privatizaciji železnice lobirali za čim boljše pogoje za zaposlene. Ob prodaji obeh tovornih divizij smo se z novimi lastniki borili za ustrezno kolektivno pogodbo. Naša prednost ob privatizaciji je bila:

- da je imel novi operater samo osem mesecev na voljo za vzpostavitev pod-



jetja na Danskem (da je začel vožnje vlakov – dejstvo je, da izobraževanje novih strojevodij traja približno eno leto),

- edine, ki lahko izobražujejo strojevodje, so Danske železnice,
- da smo v pogajanjih z operaterjem River pogojevali zaposlitev strojevodij z zaposlitvijo vseh drugih zaposlenih (»če želite strojevodje, zaposlite tudi druge zaposlene«),
- zaradi dobrega pogajalskega izhodišča smo z Riverjem dosegli tudi višje plače,
- imamo več kolektivnih pogodb z več podjetji,
- rezultati pogajanj so bili za 15 odstotkov višje plače, boljše delovne razmere, varna preobrazba,
- za nas ni pomembno, kje strojevodja dela, kdo je delodajalec, pomembno je, da so delovne razmere in plača enaka

Grenak priokus tem, navidezno lepim možnostim, nam daje zavedanje, da je bila to zgolj enkratna priložnost, saj se zavedamo, da bodo pogajalci delodajalcev pri naslednjih pogajanjih bolj pripravljeni, predvsem pa ne bodo pod časovnim pritiskom, strojevodje pa so že v pogodbenem odnosu z novimi podjetji, tako da možnosti za takšne uspehe, ne bo več. Čas, ko so politične razprave o statusu Danskih železnice potekale, smo sindikati žal prespali.

Avstrija: Harald Voitl »Vse nas čaka: privatizacija, liberalizacija in novi prevozniki.«



»Obstaja velika soodvisnost med interesi različnih političnih opcij in pogledi na organizacijske in lastniške strukture železnice. V obdobju, ko je vladala socialdemokratska politična opcija, smo se železničarji dokaj uspešno zoperstavljali pritiskom po delitvi in privatizaciji. Sedaj smo v sporu z vsemi, ki imajo politično moč v zvezi s preobrazbo železnice. Trenutno se železničarji lahko pogovarjamo zgolj z ministrom za promet, ki vsaj načelno nasprotuje delitvi železnice na transportni in infrastrukturni del.

Avstrijske železnice (v nadaljevanju: ÖBB) niso edini prevoznik v Avstriji, smo pa

največji. ÖBB opravlja delo na 5600 neto kilometrih prog, kar sestavlja 90,5 odstotkov in ima 48.000 zaposlenih. Deluje tudi 15 drugih prevoznikov, ki imajo skupno 3.500 zaposlenih, opravijo pa delo na 580 neto kilometrov prog. Večina zaposlenih je članov sindikata. ÖBB je integrirano podjetje, ki ima poslovno enoto za infrastrukturo (26 tisoč zaposlenih) in poslovno enoto za prevoze (22 tisoč zaposlenih). Dohodek pridobivamo tudi v drugih vejah poslovanja (smo največji avstrijski lastnik tovornjakov). PE za prevoze ima enoto potniškega prometa, tovornega prometa in nepremičnin, kjer s trženjem postaj ustvarjajo velike dobičke. V PE infrastruktura imamo divizijo »omrežje – upravljanje postaj«. V holdingu (uprava) pa kot divizija za servis delujejo vleka in tehnične storitve ter elektrarne. Sindikat nasprotuje prodaji vleke in se zavzema, da se vleka in tehnične storitve kot servis ustanovijo kot jedrna enota. Ker smo lokomotive gradili sami, smo veliko privarčevali (okrog 40 odstotkov) in na ta način ohranili delovna mesta na področju vzdrževanja in proizvodnje kotalečega materiala. Po končani proizvodnji 400 lokomotiv naj bi vleka ostala kot samostojna jedrna enota, tehnične storitve pa naj bi šle na trg, še vedno pa je odprto vprašanje statusa infrastrukture. Obstaja tudi zamisel, da se ranžiranje vključi v infrastrukturo, ker se računa, da bo tako ugodnejše za prevoznika, saj bi se potem vse osebje, ki opravlja premik in ranžiranje vlakov, plačevalo iz sredstev, ki jih za infrastrukturo zagotavlja država.

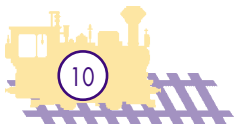
Vlada meni, da je stopnja podpore za železnice prevelika (4,4 milijarde evrov), število delavcev hoče zmanjšati s sedanjih 48.000 na 36.000, čeprav se je v zadnjih desetih letih število že zmanjšalo za 10.000 delavcev. Namen vlade je zaposlenim odvzeti status javnih uslužbencev (javni uslužbenci imajo več pravic, predvsem pa jih je nemogoče odpustiti brez krivdnih razlogov). Že danes delamo ogromno nadur, zato menimo, da ne bi mogli poslovati s 36.000 zaposlenimi.

Zadnji model, ki ga je sprejela vlada (plod političnih igrice) in bo predmet vsebine novega zakona (upam da bomo vključeni tudi sindikati) govori o preoblikovanju v delniško družbo s štirimi družbami: infrastrukturo, potniški promet, tovorni promet in podjetje za kadre. Podjetje, ki bo skrbelo za vleko, bo servis potniškemu in tovarne-

mu prometu. Ustanovilo naj bi se podjetje za kadre (sestavni del novega podjetja), v katero naj bi bili razporejeni vsi do zdaj zaposleni na ÖBB, šele nato bi naj potrebno število zaposlenih premestili v novo nastalo podjetje. Obstaja pa bojazen, da bi novo nastalo podjetje, ki bi bilo v zasebni lasti, najelo cenejše kadre, ki niso zaščiteni s kolektivno pogodbo, v podjetju za kadre pa bi delavci nekdanje ÖBB še naprej ostali kot delavci, ki čakajo na zaposlitev. Vlada predvideva povečanje pristojbin za uporabo infrastrukture, kar bi posledično pomenilo, da bi se cene vozovnic in storitev povečale. Mi nasprotujemo taki strukturi Holdinga tudi zato, ker bo imela vsaka družba svojo upravo, nadzorni svet, administracijo ... kar bo onemogočalo sinergijske učinke med posameznimi vejami železnice. S kampanjo smo posebej nagovarjali župane, ki so zelo pomembni, in ženske, ki so bolj vezane na železniške storitve. Naš sindikat se zavzema za obliko Holdinga, ki bo vseboval vse glavne funkcije, upravljal nepremičnine, finance in katerega ne bodo vodili politiki. Država se ne sme vmešavati v poslovanje. Infrastruktura in prevoz morata ostati povezana zaradi sinergijskih učinkov. Zmanjšati je treba število nadur, ne pa število delavcev. Po študiji svetovalne organizacije McKenzie železnica v primeru ločitve infrastrukture od prevoznika v avstrijskem primeru izgubi en milijon evrov na leto, ker ne bo sinergijskih učinkov poslovanja (na primer enotna nabava). Kam takšna delitev vodi, nam kaže na primer švedski primer: ker gre za zelo zahtevne pogodbe, imajo na Švedskem celo specializirane pravnike za sklepanje pogodb med prevozniki in infrastrukturo (in ti zelo dobro služijo).

Menimo, da potrebujemo pravila o delovnem času enotno za vsa podjetja – sedaj to ni tako, vsi prevozniki delajo po svojih pravilih. Treba je doseči enotne izobrazbene zahteve – zlasti za strojevodje. Avstrijsko zakonodajo je treba prilagoditi tako, da bo omogočala nediskriminatorno dodelitev voznih poti in ustanovitev varnostne agencije. Mi žal ne bomo tako kot v Nemčiji deležni tega, da bi vse stare dolgovne prevzela država. Vse nas čaka: privatizacija, liberalizacija in novi prevozniki.

V integriranem podjetju ni težko organizirati sindikata, zato je fragmentacija namenjena tudi temu, da se uničijo sindikati. V Avstriji imamo en sam železniški sindikat z



več vejami. Ne smemo zmanjšati moči domačih železnic – veliko je zagovornikov integriranega sistema. Komisija EU v zeleni knjigi teži k privatizaciji javnih storitev, čeprav velja tudi načelo, da so države svobodne pri tem, kako bodo organizirale javne storitve.

Lokomotivski sklad je »milni mehurček«, hoteli so ga ustanoviti z nemškim podjetjem. Mi smo bili proti, ker so imeli načrt, da bi najeli strojevodje, ki ne bi bili iz Avstrije. Največja težava se je pojavila v pripravi javnega razpisa – ta projekt obstaja le na papirju.

Stališče ETF (Evropska transportna federacija sindikatov) je, da fragmentacija ni potrebna, da privatizacija ni obveza, da je treba zagotoviti tehnološko enotnost na evropskem sistemu železnic, da se z odprtjem zaradi tehnološke neenotnosti preveč hiti, predvsem pa nasprotuje privatizaciji in popolni liberalizaciji v javnem potniškem prometu.«

Za konec še nekaj splošnih in skupnih ugotovitev posveta

Udejanjene spremembe v Veliki Britaniji so prinesle slabo varnost, nižjo kakovost storitev, manj vlakov, dvainpolkrat višje stroške za državo na letni ravni in dejstvo, da od desetih milijard funtov, ki jih država od davkov nameni za železnico, sedem milijard poberejo zasebni lastniki v obliki dobička, le tri milijarde se vrnejo v železnico. Spremembe na Danskem pomenijo, da je zgolj potniški promet v službi narodnega gospodarstva, da je za zaposlene prinesel trenutne ugodnosti, velik vprašaj pa je, kaj bo jutri. V sindikatu se namreč zavedajo, da so imeli zaradi časovne stiske prednost pri pogajanjih. Da se je šele 17. poizkus reforme v Nemčiji pokazal kot uspešen, pa še ta le zato, ker je bil proces preobrazbe raztegnjen na deset let in zato, ker so se v državi resno odločili, napraviti iz DBB uspešno, v Evropi močno podjetje, ves čas pa upoštevali socialne partnerje. Sosedje Avstriji imajo največji delež tovarnega transporta, za kar gre velika zasluga tudi prometni politiki, da tudi pri njih tečejo razprave o delitvi infrastrukture in transporta, da je tudi sedanja organiziranost skladna z EU (podobna je dosedanji naši)

in zelo zanimivo, razmišljajo o spremembi statusa vleke in vzdrževanja (naš CD), ki sedaj deluje kot servis potniškemu in tovarnemu prometu, v jedrno družbo, nekateri pa celo o izločitvi iz sistema.

Svetovalno podjetje McKenzie je bilo izbrano za izdelavo najprimernejše oblike organiziranosti železniškega podjetja in v študiji ugotovilo, da je najprimernejša organiziranost v obliki integriranega podjetja infrastruktura in transport, ki ga obvladuje močan Holding. Enako je ugotovilo tudi drugo svetovalno podjetje za nemške železnice. **Iz tega lahko sklepamo, da je edini model, ki še zagotavlja tehnološko zaokroženo celoto, ekonomičnost poslovanja, varnost in urejenost prometa, ter socialno varnost zaposlenih, Holding z močnimi notranjimi povezavami in strukturo vodenja.**

Tako nemški kot avstrijski primer kažeta, da je pristojnost železniške agencije zgolj nadzorna funkcija. Iz razprav in predstavitev je bila na koncu jasna ugotovitev, da se bo transport vedno delno financiral iz davkov, zato je temeljno in edino vprašanje uspešnosti podjetja v tem, kam želi država preusmeriti večino transporta. To pa je področje prometne politike. Politiko pa obvladujejo lobiji. Še posebej v Sloveniji. Saj državni sekretar za prometno politiko, Boris Živec v intervjuju za sobotno prilogo Dela, z dne 26. julija 2003, priznava, da je gradbeni lobi v Sloveniji odgovoren za prometne zamaške. Prav tako ni nikakršnih podjetniških potreb po fragmentaciji (razbijanju) podjetja, saj za tem stojijo lobiji, ki jih dobičkarji financirajo in ni potreb po reorganizacijah. Potreba je zgolj po konstruktivni razpravi in odločitvi o prometni politiki in stabilnem financiranju (profesor dr. John Whitelegg). **Apetiti dobičkarjev se po za njih ugodnih rezultatih v Veliki Britaniji selijo tudi na evropsko celino, rezultati tega pa so trditve o potrebi po privatizaciji in liberalizaciji.**

Nikjer, razen v Veliki Britaniji, ni bilo v železniških sistemih odpuščanj, še več, vsem so bile zagotovljene enake socialne pravice kot pred preobrazbo. V Veliki Britaniji so delavcem ob odpuščanju izplačevali odpravnine v višini enoletnega osebnega dohodka, kar je John Whitelegg označil za veliko mizerijo. Kljub pojavu novih

operaterjev (v Nemčiji okrog 200) so delavci, ki so prešli k novim operaterjem, ostali člani svojih sindikatov, sindikati pa so zanje opravljali svoje poslanstvo. Sindikati se morajo dejavno vključevati v proces sprememb na vseh možnih področjih, in ne samo na relaciji med upravo in vlado. Zgolj nasprotovanje sindikatov brez predlogov in iskanja sprejemljivih rešitev ne vodi k dolgoročni zaščiti zaposlenih. Železnico je treba obravnavati kot enega izmed segmentov v transportnem sistemu. Zato se ob tem kaže tudi problem nacionalne in evropske prometne politike, uravnoveženosti transportnega sistema in razmerja med vlaganji v železnico, cesto in druge.

Vlaganja v transportne sisteme zadevajo celotno javno financiranje, kar v Sloveniji predstavlja pod vprašaj tudi obstoječi sistem financiranja cest in železni, ter sistem cestnin. Pri obravnavi železnic je treba upoštevati tudi vpliv železnice in hkrati tudi drugih sistemov na okolje in zdravje ljudi. Razmerje med vlaganji v cesto in vlaganji v železnico je v Sloveniji izrazito v škodo železnice. Pri obravnavi vlaganj se premalo upoštevajo eksterni stroški. Obstoječi sistem cestnin pa pomeni prikrito subvencioniranje težkega tovarnega prometa v Sloveniji.

Evropske izkušnje kažejo, da železniška infrastruktura ne more biti popolnoma ločena od operaterja oziroma operaterjev, primerjava z letalskim prometom pa ne vzdrži (v letalstvu veljajo mednarodni standardi, enaka letala letijo po vsem svetu ...).

Železnica ni podjetje, ki je namenjeno ustvarjanju dobička za lastnika, temveč v prvi vrsti zagotavljanju javnega interesa. Če se pojavijo presežki, jih je treba nameniti razvoju in posodabljanju. Reorganizacija železnic odpira tudi urejenost celotnega javnega sektorja, in to ne samo na državni, temveč tudi na lokalni in evropski ravni. Sindikati morajo iskati partnerstvo z vsemi pomembnimi dejavniki, ki so pomembni v družbi, in ne samo s tistimi, ki formalno odločajo o reorganizaciji železnic.

Železničarje, sindikate, uporabnike in še koga bi bilo treba povezovati v **lobi za železnico**, da bi se lahko z lobiranjem postavili po robu drugim lobijem.

*Ugotovitve povzela
Drago Torej in Peter Verlič*



Sindikalna druženja

TRADICIONALNI JESENSKI IZLET V BENETKE

Mariborčani smo si za končno točko tradicionalnega jesenskega izleta izbrali znamenito italijansko mesto na vodi – Benetke. Prijave za udeležbo na izletu so kar deževale, tako da smo bili pred resnim vprašanjem ali naročiti še dodatni avtobus. Žal pa vsem, ki bi želeli na izlet, ni bilo omogočeno, da bi se tega tudi udeležili. Dejstvo, da nas je v službi številčno premalo, se je pokazalo tudi v tem primeru.

Izpred kurilnice smo se odpravili okrog pete ure in se po dobrih štirih urah vožnje pripeljali do Benetk. Že na avtobusu je bilo veselo in dobre volje ni manjkalo. Za salve smeha na avtobusu je poskrbel tudi podpisani, ki se mu je pripetila nerodnost pri odpiranju tube z majonezo. Ta je namesto, da bi pristala na sendviču, okrasila frizuro kolega Janeza Heriča. Še dobro, da je kolega razumel, da je šlo zgolj za nezgodo, tako da se je skupaj z nami veselo smejal. Že na avtobusu nam je vodnica povedala nekaj temeljnih podatkov o Italiji, ženskemu občinstvu na avtobusu pa posebej položila na dušo informacijo, da Italijani veljajo za najboljše ljubimce – edina napaka, ki je pri njih menda očitna, je, da so preveč navezani na svoje mame. Obogateni s poglobljenimi informacijami smo tako začeli pohod po znamenitem mestu. Kot se za gnečo po tem mestu spodobi, smo po slabi uri potepanja izgubili nekaj izletnikov. Med sprehodom do osrednjega trga, Trga svetega Marka, smo si ogledali znamenitosti njihove arhitekture, ozke kanale, številne mostove, najslavnejši most Rialto, znamenito ulico ob kanalu Grande ter seveda bogato okrašene in vabljive izložbe petičnih lokalov s spominki. Žal so bile cene v njih tako navite, da smo si jih lahko le ogledovali. Na osrednjem trgu smo dobili slabi dve uri časa za samostojno pohajkovanje. Vsekakor premalo. Zanimivosti je namreč preveč, da bi si jih lahko ogledali v tako kratkem času. Tisti, ki smo se odločili



za ogled notranjosti znamenite Markove cerkve, smo imeli resnično kaj videti, saj toliko mozaikov na enem mestu težko najdeš še kje drugje. Ob dogovorjenem času smo se vsi – tudi tisti, ki so se izgubili – odpravili proti ladjici, ki nas je odpeljala na obrobje mesta. V načrtu izleta smo imeli še obisk nakupovalnega centra Markoni. Dobre izkušnje s prejšnjega izleta in siceršnja »nakupovalnost« v Italiji nas je vodila k temu, da tak »shooping« organiziramo tudi tokrat. Žal pa se ta odločitev ni pokazala kot najboljša, saj je večina pogrešala več časa za proste ogled v Benetkah. Dan smo končali z dobro večerjo na slovenski strani ter s pozno vrnitvijo domov.

Tisti, ki so bili prvič v Benetkah – teh je bilo na avtobusu kar nekaj – so na tem izletu lahko zaznali utrip tega veličastnega mesta in videli nekaj njegovih največjih znamenitosti. Za začetek dovolj, da si mogoče kdaj drugič ogledajo mesto podrobneje. Drugi smo morebiti pričakovali več.

Želja nas organizatorjev je bila ponuditi kar največ. Četudi smo se mogoče pri tem izletu malo (časovno) ušтели, pa vseeno menim, da bo spomin nanj lep in prijeten. Sicer pa posredujte zamisli, kam naj bi se odpravili prihodnje leto.

Zdenko Lorber



ČAROBNA POLHARSKA NOČ

Bil je pravi čas, bila je prava priložnost, bila je prava družba, vse se je lepo ujelo in zgodilo se je: polharska noč 2003. Čarobna? Zakaj pa ne! Ne ravno v slogu pravljic Grimma in Andersena, pa vseeno: čarobno je bilo okolje Logaškega gozda in čarobno je bilo ozračje, ki ga ni pokvaril niti močan dež, ...



Vse se je začelo ob 17. uri, ko se je zbrana družba okrepčala z odličnim jele- novim golažem, izpod kuhalnice mojstra Danila Antončiča. Sledila je predstavitev pasti, tehnike lova ter priprave polhov za peko. Slednje naj bi bilo seveda delo iz- kušenih lovcev. Po začetnem ogrevanju pa je sledil družabni del: Zasavci so vrgli karte, Dolenjci pa so v balinanju, kljub glasni podpori navijačev, morali priznati pre- moč Litijanom. Sočasno so potekali razni »debatni krožki«, na katerih je vsak ude- leženec lahko veliko izvedel o športu, avtomobilih, gradnji hiš in ostalih zanimivih stvareh. Vrhunec večera pa je bil, ko so mojstri postregli z odličnim odojkom in pa glavno specialiteto: pečenimi polhi s krompirjem. Za ta del zabave ima velike zasluge Marko Trček, saj se ves večer ni niti

enkrat ustavil. Nenehno si ga srečal z zna- čilno polhovko na glavi in s polnimi rokami dela. In kaj reči o polhovem mesu? Pravijo, da »imajo vsake oči svojega malarja«. To pa najbrž velja tudi za želodce, saj so bili odzivi različni: od navdušenja nad okusnim polhovim mesom, do zadržanega okušanja.

Za konec pa še enkrat zahvala priza- devnemu Marku Trčku in vedno dobrovolj- nemu Danilu Antončiču ter seveda vsem, ki

so kakor koli prispevali k odlični organi- zaciji večera!

Naj na koncu povem, da je kljub temu, da so polhi naročili dež, reprezentanca strojevodij Sekcije za vleko Ljubljana, da- nes odnesla absolutno zmago.

In dragi polhi, nabrusite svoje zobke, kajti naslednje leto se spet spopademo!

Robert Zakrajšek,
Fotografiral: Emil Lipovšek

JESENSKO SREČANJE ZIDANMOŠČANOV

Tudi letos je naš območni odbor organi- ziral jesensko srečanje članstva. Tokrat smo se odpravili na Kopitnik, nekateri peš, drugi z avtomobili. Ko smo prispeli do koč nas je tam že čakal golaž. Ob prijetni glasbi in peki odojka – za kar je srbel naš sodelavec

Leopold Jurkošek – je dan vse prehitro minil. Zadovoljni in polni lepih vtisov smo se vrnili domov.

Na koncu še pohvala organizatorjema, Antonu Šivavcu in Alfonzu Mihevcu.

Peter Misja

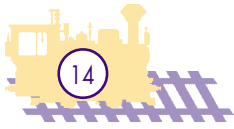


SINDIKALNA LISTA - DECEMBER 2003

1. Za mesec december 2003 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,8783**
3. Zajamčena plača znaša **52.177,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **257.171,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na julij 2003 znaša **101,3**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **109,23** (osnova za leto 2002) indeks **134,17** (osnova za leto 2000)
 indeks **119,86** (osnova za leto 2001) indeks **148,44** (osnova za leto 1999)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	128.585,00		17 %
128.585,00	257.171,00	21.850,50 + 35 %	nad 128.585,00
257.171,00	385.756,50	66.864,50 + 37 %	nad 257.171,00
385.756,50	514.342,00	114.441,10 + 40 %	nad 385.756,50
514.342,00	771.513,00	165.875,30 + 45 %	nad 514.342,00
771.513,00		281.602,25 + 50 %	nad 771.513,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **28.228,00 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **90,625 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.511,00** od 8 do 12 ur **2.254,00** od 6 do 8 ur **1.570,00**
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 **1.011,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **352,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **721,80 SIT**, več kot 8 ur dnevno **947,40 SIT**, delavcem na vožnji na uro **103,80 SIT**, vendar največ dnevno **947,40 SIT**.
OPOMBA: Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **735 SIT** na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad **735 SIT** na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnic v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **88.952,00 SIT**; za 20 let **127.074,00 SIT**; za 30 let **177.904,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **771.513,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
 V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **771.513,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **786.408,00 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 **771.513,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
 V primeru da ta višina presega **771.513,00 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.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za december 2003 znaša **203.318,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu, znaša solidarnostna pomoč **609.955,00 SIT + 101.659,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **762.444,00 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

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.

**SREČNO
2004**

Malo za šalo, malo za res

ZA LUKNJO ZADAJ

Moški je igral golf na zelo obsežnem igrišču. Po dolgotrajnem igranju ni več vedel, pri kateri luknji se nahaja. Zmeden se je odpravil do ženske, ki je bila oddaljena nekaj sto metrov, in ji pojasnil, da ne ve, pri kateri luknji je. Ona mu odgovori: »Jaz sem pri šesti luknji. Ker ste vi za eno luknjo zadaj, ste pri peti luknji.« Moški se zahvali in igra naprej. Po eni uri igre je spet zmeden in ne ve, pri kateri luknji je, zato spet odide do ženske in jo vpraša za pomoč. Ta mu odvrne: »Jaz sem pri 14. luknji. Ke ste vi eno luknjo zadaj, morate biti pri 13.« Moški se spet zahvali in igra naprej. Ko konča igro, se odpravi do kluba, kjer vidi isto žensko, kako sedi za mizo. Natakarka vpraša, ali žensko pozna. Ta odgovori, da ženska pogosto igra golf in da je prodajalka. Moški se tako, da bi se ji zahvalil za pomoč na igrišču, odpravi k njej in jo vpraša, ali ji lahko kupi pijačo. Ženska sprejme. Po kratkem pogovoru moški reče: »Natakarka mi je povedala, da ste prodajalka. Sam sem tudi prodajalec in me zanima, kaj prodajate.« Ženska z nasmeškom: »Če vam povem, se boste smejali.« »Ne, ne bom se.« »No, potem pa vam lahko povem: zaposlena sem pri Alwaysu.« Moški začne kar tresti od smeha. »Sem vam rekla, da se boste smejali.« »Saj se ne smejem temu, smejem se zaradi tega, ker sem sam prodajalec pri Palomi in sem še vedno za eno luknjo zadaj.«

MLADI ŽUPNIK

MLADI župnik je bil tako nervozen pred svojo prvo mašo, da ni mogel spregovoriti niti besede. Vpraša škofa, kaj mu je storiti, ta pa mu pove, naj naslednjic spiže kozarec vode, v katerega naj kane dve kapljici vodke. Takoj da se bo počutil bolj sproščenega. Potem se je župnik počutil tako dobro, da ga ni moglo nič več vznemiriti. Po končani maši najde škofovo sporočilo: Spoštovani župnik, naslednjic dajte dve kapljici vodke v vodo in ne obratno. Poleg tega je tu še nekaj napotkov, da se vam kaj podobnega ne spet pripetilo: - ni treba dajati koščkov limone na rob keliha, - ne naslanjajte se več na kip device Marije, ne objemajte je in ne poljubljajte je, - obstaja 10 zapovedi, in ne 12, - obstaja 12 apostolov, in ne 7, in niti eden od njih ni palček, - Jezusa in njegove učence ne nazivamo J.K. & Co, - David je premagal Goljata s fračo in kamnom, ni ga premlatil in mu razlil možganov, - Žida ne imenujemo k.... sin, - papeža ne smemo imenovati El padrino, - Bin Laden nima nobene zveze z Jezusovo smrtjo, - hostija ni prigrizek k vinu, - grešniki gredo v pekel in ne v p.m., - tisti v vogalu zraven zbora, katerega ste imenovali transvestit v obleki, sem bil jaz.

OBLETNICA POROKE

Mož in žena imata 25. obletnico poroke. Mož vpraša ženo, s čim jo lahko razveseli ob obletnici. Pa žena pravi: »Pelji me v striptiz bar. Prav rada bi videla striptizete, kako se slačijo.« Pa pravi mož: »Kaj boš tam. Taki bari so samo za pohotneže, ki hodijo gledat ženske in se slinijo.« Žena vztraja: »Pa bi vseeno rada videla in ker sem vedela, da si bolj sramežljiv, sem že kupila karti.« »Pa naj bo,« se nejevoljno preda mož. Prideta v bar in v garderobi oddata plašče, pa pravi garderoberka: »Dober dan, gospod Lojze.« Žena ga pogleda, mož pa hitro pove, da je to hčerka od sodelavca. Usedeta se za mizo in natakarka pozdravi: »Dober dan, gospod Lojze.« Žena ga grdo pogleda, mož pa hitro pove: »Ah, draga, ta je bil natakarka v službeni menzi.« Žena ga postrani gleda, vendar mu nekako verjame. Predstava se začne in striptizeta se slači. Pride do hlačk in vpraša: »Kdo mi bo pa danes stekel hlačke?« In ves bar v en glas zakriči: »Lojze!!!!« Žena pobesni in jezna odkoraka iz bara. Mož pohiti za njo, ves nesrečen: »Draga, to so mi podtaknili! Teh ljudi sploh ne poznam! Ljuba moja! Verjemi mi, prosim!« Žena se usede v taksi, mož jo komaj ujame in prisede. Ko sta v taksiju, taksist pozdravi: »Dober dan, gospod Lojze. Kaj pa vam je danes? Toliko dobrih žensk sva že vozila, pa danes izberete tole staro in tečno babo!«

