



Budnik



ISSN 1408-7405

60

julij/2006

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE



*DELODAJALCI PREDLAŽAJO
DRISTIČNO ZMANJSANJE DOSEGANJE
RAVNI DELAVSKIH PRAVIC*

*SVETANI PREVZEM PRVE
LOKOMOTIVE SERIJE 541*



Beseda predsednika

DELAMO – ZATO SI PLAČO TUDI ZASLUŽIMO!

Smo v tistem obdobju leta, ki ga večidel preživljamo na zasluženih počitnicah in z mislimi po navadi daleč proč od težav delovnega okolja, v katerem se nahajamo. Navsezadnje se v tem obdobju, ki se mu rado reče tudi čas kislh kumaric, ne odpirajo pomembnejše teme, ker se te, v polni zasedbi, obravnavajo v zgodnjem jesenskem času. Nekaj podobnega bi pričakoval tudi v sistemu Slovenskih železnic, če nas zadnji dogodki ne bi napeljali k drugačnemu razmišljanju. Drugačnemu zato, ker smo se morali v začetku junija ukvarjati z zadevo, s katero se nam v normalno razvitem podjetju ne bi bilo treba ukvarjati; ali bo sistem imel denar za izplačilo plač oz. ali bomo imeli denar za izplačilo regresa.

Čeprav se je ob takem načinu poslovanja generalnega direktorja tak problem na nek način napovedoval, je v začetku junija problematika v polni meri presenetila marsikoga, ki ni sledil dogajanjem,

in verjetno presenetila tudi direktorja, ki ni pričakoval cikle nadzornega sveta za do datno, čezmerno zadolževanje podjetja. Naša reakcija je bila ostra, tako na seji, kjer se je govorilo o izplačilu regresa v dveh delih, kot preko predstavnika v nadzornem svetu (Silvo Berdajs), kjer smo zaradi neuspešnega vodenja družbe, ki je pripeljalo do kritičnega likvidnostnega položaja podjetja, zahtevali razrešitev generalnega direktorja. Vsem sogovornikom smo dali jasno vedeti, da bomo v primeru zamujanja pri izplačilu plače ali regresa odgovorili z najbolj ostrimi sredstvi sindikalnega boja. Pravica do plače je temeljna pravica delavca. Opredeljena je tako v Zakonu o delovnih razmerjih (v pomenu spoštovanja rokov) kot tudi v KPDŽP, in v zvezi z uresničevanjem te pravice ne bomo dovolili odstopanj. Najhuje ob vsem tem pa je, da kljub pravočasnemu izplačilu plače in regresa, problem še zdaleč ni odpravljen. Ob takem poslovanju se pro-

blematika zagotavljanja likvidnostih sredstev za poslovanje podjetja (izplačilo plač) napoveduje tudi v prihodnjih mesecih, tako da bomo morali biti pozorni.

Prav tako našo pozornost čez poletne meseca terja vgradnja klimatskih naprav na vlečna vozila. Da je vgraditi klimatsko napravo na lokomotivo eno, njeno delovanje pa nekaj povsem drugega, je bila tema, ki smo jo obravnavali tudi na zadnji seji glavnega odbora. Tisti, ki so zakrivali, da klimatske naprave niso delovale, očitno niso okusili poletne vročine v pregretyh kabinah in tudi ne razumejo, v kakšen posmeh je strojevodji na novo vgrajena klimatska naprava, ki ne opravlja svoje funkcije. Zelo podobna je situacija pri posegih v področja lokomotiv, kjer se izgrajuje azbest. Čeprav smo imeli zagotovilo, da se bodo opravljale meritve vsebnosti azbesta po takih posegih, smo morali ponovno intervenirati, saj razpolagamo s podatki, da te meritve v določenih primerih niso bile opravljene.

In kaj je skupno vsem temam in problemom, ki sem jih odprl v tem prispevku. Predvsem to, da podobnih problemov, ob normalnem delovanju poslovnega sistema, kjer se vsak v hierarhiji vodenja družbe zaveda svojih obveznosti in odgovornosti, ne bi smelo biti. Problemi take narave sploh ne bi smeli nastati oziroma, povedano drugače, kdor meni, da problemi niso rešljivi, naj se raje v dobrobit družbe umakne.

Zaradi vsega povedanega bomo morali biti tudi to poletje v Sindikatu strojevodij Slovenije pozorni, da nas ne preseneči kakšna (ne)predvidena situacija.

Določeno mero optimizma pa v te poletne mesece vseeno prinaša prihod novih vlečnih vozil, kar nas navdaja z upanjem, da bo čedalje več naših kolegov delalo v bolj prijaznem delovnem okolju.

V duhu tega optimizma vam želim prijetno preživljanje poletnih počitnic.

Zlatko Ratej



Pred spremembami Zakona o delovnih razmerjih

DELODAJALCI ZAHTEVAJO DRASTIČNO ZMANJŠEVANJE DOSEDANJE RAVNI DELAVSKIH PRAVIC

Trenutno potekajo pogajanja socialnih partnerjev o spremembah Zakona o delovnih razmerjih. Ministrstvo za delo je pripravilo določene predloge sprememb, ki so se nekako napovedovale v skladu s sprejetim Okvirjem gospodarskih in socialnih reform za blaginjo Slovenije. Pogajanja so se tako pričela s predlaganimi spremembami, ki so bile posledica primerov in pobud iz sodne prakse, ureditve z evropskimi direktivami in nekaterih predlogov povečevanja fleksibilnosti urejanja dosedanjih oblik delovno pravnih razmerij, ki jih je vseboval reformski okvir.

Nekako pričakovane vsebine pogajanj pa je »skazil« pogačalski manever ministra

za delo, ki je odstopil od predloga sindikatov, da se spremembe tega zakona sprejemajo na podlagi soglasja socialnih partnerjev in ko je po tretjem krogu dovolil, da so možni predlogi sprememb na vse člene zakona, kar so s polno mero upoštevali delodajalci. Ti so pripravili predlog sprememb, ki se dotikajo najbolj občutljivih segmentov varovanja dosedanjih pravic delavcev, kar je s sindikalnega zornega kota nesprejemljivo. V nadaljevanju pogajanj se bomo tako pogovarjali še: o ukinitvi plačila za minulo delo, odpravi plačila prevoznih stroškov, ukinitvi plačila odmora med delom, ki se po njihovem naj ne bi več štel v delovnih čas, o nižjem

plačilu nadomestil za bolniško odsotnost, dopust in dodatkov za težke delovne razmere, zmanjšanju vloge sindikatov pri varovanju pravic delavcev...). Zaradi takega pristopa ministra k obstoječim pogajanjem smo se vsi sindikati poenotili v oceni, da tako nadaljevanje pogajanj vodi v resno zaostrovanje dosedanje ravni socialnega dialoga in da ob takem načinu dela ne bomo nosili odgovornosti za spremembe, ki jih bo prinesel ta zakon.

ZASTOJ V TEKU POGAJANJ ZA NOV SOCIALNI SPORAZUM 2006–2009

Pogajanja za nov socialni sporazum so se pričela v januarju. Do sedaj je od predvidenih 18. poglavij socialnim partnerjem uspelo predelati sedem poglavij. Med temi je največ časa in energije zahtevalo usklajevanje besedila v poglavju, ki govori o trgu dela in zaposlovanju. Po sprejetju vsebin iz omenjenega poglavja, so se preostale sindikalne centrale odločile, da na pogajanjih ne bodo sodelovale, dokler jim vlada ne predloži izračunov učinkov morebitne uvedbe enotne davčne stopnje oz. variant izračunov davčnih sprememb, ki bi zmanjšale sedanjo progresijo večstopenjske obdavčitve. V SZS Alternativa smo bili mnena, da pomisleki do pričakovanih sprememb na davčnem področju imajo svoj

pomen, da pa ti pomisleki ne bi smeli služiti kot zavora nadaljnjemu delu pri pripravi socialnega sporazuma. Še posebej ne zaradi tega, ker nismo niti na polovici predvidenega obsega tematskih poglavij sporazuma in zaradi dejstva, ker so pred nami še določene vsebine (stanovanjska politika, varnosti in zdravje pri delu, soupravljanje, izobraževanje ...), pri katerih davčne spremembe ne igrajo pomembnejše vloge. Žal so pravi motivi za tako obnašanje nekaterih ostali skriti, vsekakor pa vsi socialni partnerji s takim načinom dela izgubljam. Socialni sporazum ima svoj prvenstven namen v temu, da usmerja delo vlade in ostalih socialnih partnerjev, pri uvajanju sistemskih oz. zakonodajnih spre-

memb na področju različnih socialnih politik v državi. Če socialni partnerji z njegovim sprejemanjem zamujajo, le-ta ne more več služiti kot platforma za pisanje zakonov in posledično mu zaradi tega sami razvrednotimo njegovo vlogo in pomen.



SPREJETA JE NOVA KOLEKTIVNA POGODBA O NAČINU USKLAJEVANJA PLAČ, POVRAČILU STROŠKOV V ZVEZI Z DELOM IN REGRESU ZA LETNI DOPUST

Po večmesečnih pogajanjih so delodajalci in delojemalci podpisali Kolektivno pogodbo o načinu usklajevanja plač, povračilu stroškov v zvezi z delom in regresu za letni dopust. Ta kolektivna pogodba je posebej pomembna za tiste kategorije zaposlenih, ki po prenehanju veljavnosti Splošne kolektivne pogodbe več niso vezani na nobeno kolektivno pogodbo (po nekaterih ocenah je v Sloveniji približno 70-tisoč takih delavcev), velja pa tudi za

vse tiste zaposlene, ki v kolektivnih pogodbah svoje dejavnosti določb iz te pogodbe ne vključujejo.

V teku pogajanj je prišlo večkrat do zaostritev. Še najbolj je bilo to vidno ob protestnem shodu, ki smo ga sindikalne centrale pripravile (udeležili smo se ga tudi člani SZS Alternativa), pred sedežem gospodarske zbornice. Največji kamen spotike je bila višina regresa (še posebej predlog o višini regresa za tiste zaposlene, ki delajo

v podjetjih z izgubo) in višina dviga izhodiščnih plač.

V skladu s sprejeto pogodbo znaša regres za letošnje leto najmanj 145.000,00 tolarjev oz. v podjetjih z izgubo v preteklem poslovnem letu najmanj 128.000,00 tolarjev. Izhodiščne in najnižje osnovne plače po kolektivnih pogodbah pa se za avgust 2006 povečajo za 2 %, enako pa bo znašalo povečanje tudi v avgustu 2007.

Slovesni prevzem prve lokomotive 541 na Slovenskih železnica

ALI STROJEVODJI NI BILO MESTA V PROTOKOLU SPREJEMA NOVE LOKOMOTIVE?

Končno smo dočakali dan, ko smo slovenski strojevodje dobili medse novo lokomotivo, ki po vseh zmogljivostnih in ergonomskih zakonitostih zagotavlja boljše delovne razmere za opravljanje našega naporenega dela, podjetju pa omogoča konkurenčen nastop na trgu prevoznih storitev v tem delu Evrope. Če sodimo po tem, da po šestih letih novega tisočletja na naše tire prihaja že tretja generacija novih vozil (po serijah 310 in 312 še lokomotiva 541) je to po več desetletni suši nabave novih vozil razveseljujoč

podatek, ki nas lahko navdaja z optimizmom. A po drugi strani ni treba posebej razlagati, da so preostala vlečna vozila, v katerih opravljamo naše delo, vse prej kot primerno delovno okolje za čas, v katerem živimo. Še bolj kot to pa razočara podatek, da nove lokomotive, zaradi slabe infrastrukture, še lep čas ne bomo videli na Štajerskem. Če se bo nadaljeval trend premajhnih vlaganj v infrastrukturo, pa jo bomo pogrešali še na kakšnem odseku, po katerem bo danes še lahko vozila. Glavno je, tako je bilo razbrati iz ust govornikov, da imamo lokomotivo, ki lahko vozi po progah Avstrije, Nemčije, Italije, Hrvaške in Madžarske. A o problematiki neustrezne infrastrukture kdaj drugič.

Slovesnost prevzema prve lokomotive je bila dan pred praznovanjem praznika železničarjev. Na ljubljanski železniški postaji se je trlo povabljenih gostov. Bolj ali manj zaslužni za našo novo pridobitev so bili priče dobro organizirani prireditvi, ki ji je sledila bogato založena zakuska v prireditvenem šotoru. Ob odsotnosti ministra je v imenu ministrstva za promet zbrane nagovorila vodja direktorata za železnice Jelka Šinkovec Funduk, nato pa še generalni direktor dr. Jože Jurkovič in član uprave Siemens Austria, Georg Antesberger. Na velikem zaslonu je bilo lepo spremljati živo sliko iz kabine lokomotive, ki se je iz severnega dela ljubljanske železniške postaje pomikala proti prireditvenemu mestu. Lokomotivo je upravljal inštruktor strojevodij Kristijan Matko. A v nadaljevanju protokola strojevodja ni bil več omenjen. Gotovo bi bilo več kot primerno, da bi na simbolni ravni to lokomotivo prevzel (ali



s prevzemom ključev, ali kako drugače ...) tudi nekdo izmed naših vrst. Strojvodje bomo tisti, ki bomo dobre in slabe strani tega vozila vsa nadaljnja leta okušali 24 ur na dan. Navsezadnje lokomotiva ni samo sredstvo za prevoz ustreznih količin tovora, temveč je tudi delovno okolje, ki ga dobivamo v roke slovenski strojvodje. Da te simbolne geste niso zmogli uvrstiti v program protokola te prireditve, štejemo za velik madež organizatorjev. Omeniti kaže nastop ljubljanskega pomožnega škofa dr. Antona Jamnika, ki je v svojem nagovoru zaželel vsem, ki bomo z lokomotivo tako ali drugače delovno povezani, varno opravljanje našega dela.

Sicer pa se o lokomotivi govori le v presežnikih. Gre za lokomotivo, ki je marca letos na testiranjih dosegla hitrostni rekord 253 kilometrov na uro. Tovrstne lokomotive bodo omogočale vožnjo vlakov pod enosmernim sistemom električnega napajanja 3 kV in izmeničnim sistemom sosednjih držav, 15 in 25 kV. Lokomotiva je težka 87 ton, čez odbojnice meri 19580 mm, doseže 304 kN vlečne sile pri speljevanju in razvije največjo moč 6400 kw. Tehnične karakteristike in tehnološke rešitve jo uvrščajo v sam vrh razpoložljive ponudbe takih vozil v Evropi. Sicer pa so se o tehničnih, varnostnih in praktičnih podrobnostih te lokomotive seznanili že prvi slušatelji dokvalifikacije za to serijo vlečnih vozil. Ko bo maja prihodnje leto na naše tira zapeljala še dvajseta nova lokomotiva, pa boste z njenimi lastnostmi podrobno seznanjeni vsi, ki jo boste imeli možnost upravljati.

Edino, kar nam še ostane, je to, da ji določimo ime. Na enem od spletnih forumov se je na temo novega imena lokomotive že razvila



Inštruktor strojvodij Kristjan Matko v kabini nove lokomotive

živahna razprava. Ime Živa se do zdaj največkrat omenja. Ko bodo vsi nadzorniki ob predaji ključev strojvodjem imenovali lokomotivo z istim imenom, bomo dejansko lahko rekli, da se je neko ime »prijelo«.

Srečno in varno vožnjo vsem, ki jo boste upravljali.

Zdenko Lorber

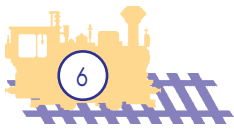
DOČAKALI SMO PRVO LOKOMOTIVO SERIJE 342 – BREZ AZBESTA



Po dolgih in vročih pogajanjih nam je uspelo, da se tudi na naših lokomotivah serije 342 kompletno izgradi azbest, po tako imenovanem italijanskem programu. Čeprav je to za sabo potegnilo ogromno finančnih stroškov, smo v tem projektu uspeli.

Prva lokomotiva serije 342-023 je tako dočkala svojo kompletno preobrazbo, tako v notranjosti, kakor tudi zunanjo podobo. Ohišje lokomotive je bilo peskano, izgrajeni so bili vsi azbestni sklopi oziroma deli. Poleg tega je tudi strojvodska kabina postala bolj prijazna, predvsem pa bolj svetla.

V njej je nameščena nova kabinska signalizacija na enem mestu, nova avtostop naprava tipa SEL, elektronski brzinomer, tipa DEUTA-WERKE, podatki se bodo shranjevali in odbirali na disketi.



Osnovo sestavlja: mikroprocesorska naprava KWR6, montirana v relejnem delu ASN, dvokanalni digitalni optični senzor hitrosti, montiran na osi kolesne dvojice, brzinomer in števec »km«.

Na lokomotivi je zamenjan tudi kondenzatorski odvodnik z oljem PCB, ki je okolju in ljudem škodljiv, s kovinsko-oksидnim odvodnikom za prenapetostno zaščito.

Odvodniki se bodo zamenjali na vseh lokomotivah serije 342, 362. Prav tako se

bodo na omenjenih serijah ponovno montirale oz. zamenjale vodovodne pipe z inštalacijo ter lijaki in nastavki za točenje vode. S tem bo lahko strojno osebje bolje poskrbelo za svojo osebno higieno.

Voda se bo dolivala na vseh glavnih postajah. Dočakali smo tudi prvo EMV 311-209/210, z vgrajeno klimatsko napravo. Moram poudariti, da bodo klimatske naprave delovale v obeh kabinah lahko hkrati ter neodvisno druga od druge.

Do konca leta naj bi se opremilo še šest EMV 311, serije 200, s klimatskimi napravami Konvekta. EMV 311/209-210 ima tudi vgrajeno RDZ napravo ter novi elektronski brzinomer, tipa Dueta. Tako da bo tudi vožnja z EMV 311 bolj varna ter prijetna, predvsem za strojno osebje.

Marko Janežič

Na seji sveta delavcev ponovno opozorili na problematiko počasnih voženj

POČASNE VOŽNJE ZARADI VKLJUČITVE ELEKTRONSKE SIGNALNO-VARNOSTNE NAPRAVE

Z razcvetom elektronike smo tudi na Slovenskih železnica priča razvoju na področju signalno-varnostnih naprav. Na glavni progi med Ljubljano in Sežano tako stare relejne varnostne naprave postopoma zamenjuje elektronska signalno varnostna naprava sistema SIMIS-W podjetja Siemens.

Prva postaja z novim varnostnim sistemom je bila opremljena že leta 2002. Konkretno je bila s posebno brzovjavko prva signalno-varnostna naprava vključena v poskusno obratovanje 15. decembra 2002. Zaradi poskusnega obratovanja je bila največja dovoljena hitrost na postajnem območju od prve uvozne pa do zad-

nje izvozne kretnice omejena na 50 kilometrov na uro. Žal velja ta omejitev še danes in ji tudi ni videti konca. Na enak način so bile do danes v poskusno prometno obratovanje dane elektronske varnostne naprave še na postajah Prestranek, Gornje Ležee, Preserje, Pivka in Borovnica.

Na vseh omenjenih postajah je od dneva vključitve nove naprave naprej preko celotnega postajnega območja največja hitrost vožnje vlakov omejena na 50 kilometrov na uro. Povsem razumljivo je, da potrebujemo poskusno obdobje, kjer se spremlja delovanje nove varnostne naprave. Ni pa sprejemljivo, da se ta čas vleče že več let, saj imajo vožnje vlakov, ob

znižanih hitrostih tudi več negativnih posledic. Te so predvsem, nepotrebna, energetsko potratna zaviranja in pospeševanja vlakov, daljšanje voznih časov in posledično zmanjšanje propustnosti prog, povečano obrabljanje zavornih sistemov, vlečnih motorjev ...

Menim, da bomo z ustreznim reševanjem problematike počasnih voženj korak bliže smernicam razvoja sodobnega železniškega omrežja, ki med drugim narekuje tudi rednost in energetsko učinkovitost, zato ne razumem, zakaj poskusno obratovanje traja toliko časa in kdaj bodo omejitve odpravljene.

Dobrivoj Subič

Uporaba avtostop naprave

KOLIKOKRAT JO STROJEVODJE UPORABIMO V ENI IZMENI OZIROMA V ENEM MESECU?

Definicija ASN: Naloga ASN je preprečiti nezgode, nesreče ali nevarnosti, ki bi utegnile nastati, kadar strojevodja pred glavnimi signali ne ukrene potrebno, da bi zmanjšal hitrost oz. da bi vlak ustavil, ali za ščitenje drugih nevarnih mest, ki morajo biti

označena, kot to določa predpis za vgradnjo ASN na progi. Kot izhaja iz definicije, je ASN na lokomotivi zato, da strojevodji pomaga pri varnem opravljanju njegovega dela, to je vožnji vlaka. Vsi tudi vemo, da je za ravnanje z ASN v prvi vrsti odgovoren



ravno strojevodja, prav tako je odgovoren za uravnavanje hitrosti vožnje. Ker do danes še ni bila predstavljena študija števila uporabe ASN in ker sem, glede na število opravljenih voženj, želel ugotoviti, kolikokrat v nekem obdobju uporabim ASN, sem se tega lotil marca letos. Prišel sem do naslednjih rezultatov:

Datum izmene	Trajanje izmene od-do	Število uporabe ASN
02. 03. 2006	04.15-16.15	36
03.-4. 3. 2006	16.35-04.35	34
06. 03. 2006	08.45-20.45	29
07.-08. 03. 2006	21.00-09.00	33
10. 03. 2006	04.00-12.00	5
11. 03. 2006	13.20-23.20	14
13. 03. 2006	04.15-14.15	22
14.-15. 03. 2006	16.00-04.00	21
17. 03. 2006	08.45-20.45	28
18.-19. 03. 2006	21.00-09.00	3
21. 03. 2006	04.00-12.00	24
22. 03. 2006	13.20-23.20	23
24. 03. 2006	04.15-14.15	18
25. 03. 2006	10.45-22.45	29
28. 03. 2006	08.45-20.45	24
29.-30. 03. 2006	21.00-09.00	27

Skupno število uporabe ASN v obravnavanem mesecu 370

Vidimo, da je bilo število uporabe relativno nizko. Zakaj relativno nizko? Iz preprostega razloga, ker sem seštel uporabe ASN v turnusu 310. Ker so v tem turnusu večinoma vožnje vlakov ICS in InterCity vlakov, za te pa velja, da je odstopanj od voznega reda relativno manj kot pri drugih vlakih. Seveda pa obstajajo tudi izjeme, saj na primer strojevodja pri potniškem vlaku samo iz Ljubljane v Litijo in nazaj pri normalnem poteku vožnje uporabi ASN kar enajstkrat (skupno trajanje vožnje 60 minut). Pri vožnjah tovornih vlakov pa je število uporabe ASN še veliko večje. Tako lahko številu 370, da se približamo tovrnim izmenam, brez



pretiravanja prištejemo okrog 25 odstotkov, kar pomeni, da ASN v enem mesecu uporabimo 450-krat.

V študiji so bile zajete vse uporabe ASN med vožnjo vlakov, pri dostavi in pospravah vlečnih vozil na peron in s perona, niso pa bili upoštevani "statični" preizkusi ASN pri prevzemu iz depoja in pri vrnitvi vozil v depo oz. dostavi v delavnico in prevzemu iz delavnice. Iz zapišanega lahko ugotovimo, da znaša povprečno število uporabe ASN na letno okrog 4500 do 5000.

Uporaba ASN sodi v opis del in nalog strojevodje. S tem se moramo brez izjeme vsi strinjati. Je del našega delovnega vsakdanjika, katerega moramo brezpogojno sprejeti in ga izpolnjevati, prvenstveno namenjeno varnosti opravljanja našega dela in varnosti drugih udeležencev v železniškem prometu. Tistemu, ki misli drugače, na lokomotivi pač žal ni prostora.

In kaj je bil namen tega evidentiranja števila uporabe ASN? Prvenstveno to, da se seznanimo z dejanskim številom uporabe ASN naprave v določenem časovnem obdobju in da se s to številko seznanijo tudi tisti, ki razmišljajo o tem, da bi spreminjali kriterije morebitnega disciplinskega sankcioniranja strojevodij v primeru subjektivnih napak posluževanja ASN.

Robert Zakrajšek

Čestitamo

STROJEVODJA ERVIN SORČ AVTOR MONOGRAFIJE SKRIVNOSTI BOHINJSKEGA PREDORA

V počastitev 100-letnice bohinjske proge je strojevodja Ervin Sorč iz Nove Gorice pripravil zanimivo knjigo, v kateri je do zadnje podrobnosti obdelal gradnjo Bohinjskega predora. Skupaj s promocijsko

projekcijo dokumentarnega filma, z naslovom Predorska reka, je v sklopu prireditev ob obletnici te proge vsebino knjige tudi sam predstavil. S svojo monografijo je dal Ervin Sorč pomemben prispevek k ohr-

njanju zgodovinskega spomina na to težavno gradnjo, zato mu zato pomembno delo iskreno čestitamo.

UPOKOJITVE NAŠIH KOLEGOV

Pred kratkim sta se upokojila dva sodelavca OO Zidani Most, Anton Savinc in Alojz Udovč. Oba sta dejavno sodelovala v sindikatu, posebno pa še leta 1988 v znameniti stavki. Vrsto let sta opravljala delo strojevodje dizelskih lokomotiv. V novi »službi« jima želimo veliko uspehov.

Sodelavci OO Zidani Most



Srečanje članstva SSSLO v Ajdovščini

LETOS SMO PRVIČ NA SREČANJE POVABILI TUDI NAŠE DRUŽINSKE ČLANE



Za organizacijo 16. tradicionalnega srečanja članstva Sindikata strojevodij Slovenije so bili pristojni kolegi iz Nove Gorice. Povabili so nas v Ajdovščino, kjer smo v okrilju športnega parka preživeli prijeten dan. Na pot v Ajdovščino smo se iz vseh koncev Slovenije podali z vlaki. Tisti, ki smo prihajali iz mariborskega konca, smo za pot potrebovali kar pet ur, vendar nas to niti ni preveč utrudilo, saj smo si že na vlaku naredili pravo »fešto«. V Sežani nas je presenetilo iztirjenje tovornega vlaka, zaradi česar smo morali prestopati na drugi motorni vlak. Nekateri so ob tem dogodku hudomušno sklepali, da so nam to »naštimali« prometniki.



Na prizorišču nas je, kaj bi drugega pričakoval od Primorcev, pričakal pršut, vinska kupica in dobra volja domačinov, ki so imeli glede prireditve vse pod kontrolo. Dobrodošlico na prireditvi nam je v imenu organizatorjev in hkrati domačinov izrekel predsednik OO Nova Gorica Drago Makovec. Pozdravni nagovor pa je pripadal predsedniku Sindikata strojevodij Slovenije Zlatku Rateju, ki je pozdravil tudi druge goste prireditve, namestnika generalnega direktorja Branka Omerzuja, izvršilnega direktorja PE Vleka in TVD Valterja Oblaka, direktorja Centralnih delavnic Dušana Žičkarja in predsednika Zveze SABS Bojana Goljevška.

Dobrivoj Subič, ki je ponovno uspešno povezoval prireditve, je navzoče sproti seznanjal z možnostmi obiska vinske kleti Vipava ali vodenih izletov na izvir Hubla oz. na Otliško okno. Nekateri so sicer tarnali nad dejstvom, da so bili izletniški sprehodi bolj izletniški pohodi, saj so za pot rabili več, kakor so načrtovali organizatorji. A kljub

daljši hoji to ob lepem vremenu vseeno ni pomenilo večjega problema. Za zabavo na prireditvi sta skrbela kar dva ansambla,



in poznalo se je, da je bilo letos, zaradi obiska naših družinskih članov, plesišče bolj polno kot prejšnja leta. Med posameznimi obroki hrane nas je organizator razveseljeval z zabojski čišenji, kar je ob stalnemu gibanju med »jurčki« s pijačo povzročalo nekaj vznemirjenja v naših želodcih. Koliko pa je bilo tega »vznemirjenja« v naših glavah, pa bi težko sodil. Mogoče ga je bilo celo nekoliko manj kot v minulih letih. Ob jurčkih s pijačo pa smo bili v sproščenih debatah »sposobni«, tako kot v minulih letih, rešiti vse probleme našega podjetja, zvoziti vse vlake, ki so kdaj koli obstali na progi, in odpraviti vse sindikalne težave. Ampak tudi ta del našega druženja ima poseben čar, in škoda bi bilo, če se ne bi na naših prihodnjih srečanjih še v večjem številu lotevali »obšankovskega« reševanja problemov.

Novogoričanom hvala za lepo pripravljeno srečanje in na svidenje na našem 17. srečanju v letu 2007.

Zdenko Lorber

Druženje generacij strojevodij

SREČANJE 21. GENERACIJE STROJEVODIJ

V petek, 19. maja, smo se na srečanju zbrali strojevodje, ki smo šolske klopi na Aljaževi v Ljubljani grelji v letih 1987/1988. Dobili smo se v Kranjski Gori pri železniškem domu, od koder smo se čez Vršič podali v vas Čezsoča v dolino Trente in od tam na rafting po reki Soči. Na rafting se nas je odpravilo dvanajst in imeli smo se odlično, saj sta nam visok vodostaj in divja reka ponujala dovolj adrenalina, pa tudi vodnika v obeh čolnih sta bila prav zabavna. Po končani avanturi in popiti pijači smo se vrnili čez Vršič v Kranjsko Goro v železniški dom. Tu so se nam na naše veselje pridružili še trije iz generacije, ki so bili žal čez dan zadržani. Ob dobri večerji smo prijetno klepetali do poznih večernih ur.

Po nekaj letih zatišja smo za organizacijo poskrbeli Gorenjci, čez dve leti, ko bo minilo dvajset let od konca šolanja, pa bodo srečanje pripravili Štajerci.

Vitodrag Sitar



SREČANJE PRVE POVOJNE GENERACIJE STROJEVODIJ V DIVAČI

Bil je lep sončen dopoldan, ko smo se zbrali v bližini stare parne lepotic. Tako

smo izpolnili obljubo, ki smo si jo bili dali pred leti, ob končanem izobraževanju za

strojevodje, in sicer da se ponovno srečamo. Prva povojna generacija zato, ker je bila prva po osamosvojitveni vojni, po dolgem premoru v devetdesetih letih, ko izobraževanja strojevodij ni bilo, in obenem posebna po tem, da imamo v svojih vrstah strojevodkinjo, na katero smo vsi ponosni.

Po kratkem klepetu in pozdravu smo se odpeljali v bližnjo vas Lokev, si nazdravili in si ogledali vojaški muzej. V bližnji ribiški koči nas je čakala domača jota in prijeten zrak Škocijanskega narodnega parka. Ogledali smo si Škocijansko jamo in se pozneje vrnili v ribiško koč, kjer smo se zabavali do poznih nočnih ur.

Glede na polnoštevilno udeležbo kolegov na tem srečanju je verjeti, da se bomo v prihodnje še večkrat družili.

Edvard Mahnič



Sindikalno druženje

PIKNIK OBMOČNEGA ODBORA JESENICE

V četrtek, 8. junija, je bil za člane OO Jesenice organiziran piknik na zdaj že kar standardni lokaciji v kampu Franca Voga na Dovjem pri Mojstrani, za kar vedno poskrbi naš član Bogdan Janša.

Ob dobri hrani, za katero sta ves dan

skrbela Viktor in Miran, in prijetnem mirnem okolju se je nekaj članov rekreiralo na teniških igriščih, ki se nahajajo v kampu, drugi pa so si čas krajšali z raznovrstnimi temami ob klepetu. Treba je tudi reči, da je bila udeležba zelo dobra, kar dokazuje,

da smo v tem času norega tempa življenja še vedno željni tovrstnih sprostitiv v družbi svojih sodelavcev.

Vitodrag Sitar

Izlet OO Ljubljana v Budimpešto

NA KRILIH TURULUJA*

Kot vsako leto smo tudi letos v OO Ljubljana organizirali spomladanski izlet. Ker nas je nazadnje pot vodila na zahod, smo letos krenili proti vzhodu, kjer leži prestolnica Madžarske – Budimpešta. Vožnja z udobnim avtobusom je potekala preko mejnega prehoda Pince, po dolgi madžarski ravnici, mimo južne obale Blatnega jezera do dvomilijonske Budimpešte. Mesto se nahaja v središču Evrope, v sredini med Atlantskim oceanom in Uralom. Nastajalo je dva tisoč let na obeh bregovih Donave in bilo šele leta 1873 združeno kot prestolnica Madžarske. Takrat je bila država sicer večja kot danes, vendar je predstavljala vzhodni del Avstro-Ogrske in ni bila samostojna. Budimpešta je že tedaj pomenila skrajno točko zahodnoevropske kulture, reformacije in gotike. Mesto sestavljata dva dela – gričevnati Budim in ravninska Pešta. Mejo med njima pomeni Donava, ki obem tudi kulturno ločuje Madžarsko na dva dela. Budimpešta je v zgodovini doživljala vrsto večjih in manjših obleganj, od Tatarov, Turkov, Avstrijcev, Nemcev, še vedno pa so vidni sledovi upora proti sovjetskemu režimu leta 1956, saj je na več zgradbah opaziti sledove obstreljevanja z mitraljezi. Toliko na kratko o zgodovini Budimpešte.

In zdaj nekaj besed o naši veseli družbi, ki se je odločila to zgodovino ogledati od blizu. Prvi vtisi o mestu so bili izjemni, saj zares ponuja za vsakogar nekaj. Če bi si



človek želel ogledati vse, bi potreboval najmanj štirinajst dni. Ker pa smo imeli na voljo samo dva dni, smo si glavne znamenitosti ogledali kar iz avtobusa. O prometni gneči ne gre izgubljati besed, o prometni ureditvi tudi ne, saj jo poleg tamkajšnjih meščanov razume samo še Bog, pa še o tem nisem povsem prepričan. Hrana in pijača sta po pričakovanih čista desetica, še posebej sladko vino tokaj. Nekaj besed o cenah – če ste bili v Budimpešti nazadnje

pred desetimi leti, se pripravite na rahel »forintski« šok, saj so cene v središču kar pošteno zasoljene.

V mestu smo si ogledali Kraljevsko palačo, Grajsko četrt, Matjažovo cerkev, Baziliko Sv. Štefana, Milenijski spomenik (skupinska slika) ..., pri krožnem ogledu pa še kup znamenitosti, za naštevanje katerih bi zmanjkalo prostora.

Zunaj strogega središča mesta je Budimpešta tipično srednjeevropsko mesto z veli-

kim številom spalnih naselij, ki niso videti nič posebnega, stolpnice kot stolpnice pač.

Naj opišem še eno neprijetno izkušnjo. Medtem ko sem se v kopalnici tuširal s hladno vodo, je te nenadoma zmanjkalo in priekla je za moje pojme hudičevo vroča voda. Kaj takega pa še ne – prej obratno! In vzrok? Budimpešta in dobršen del Madžarske leži na bogatih izvirih termalne vode, tako da težav s toplo vodo praktično nimajo. Še več, vodo izkoriščajo za turizem, kar se vidi v velikem številu kopalšč in

toplic v tej deželi.

Ker je vsega lepega enkrat konec, smo se tudi mi po dveh čudovitih dneh morali podati nazaj proti domu, vendar pa smo še enkrat obudili vtise na Madžarsko ob več kot okusni večerji, ki so nam jo pripravili v Prekmurju. Fešta nacionale!! Ocena izleta: pet zvezdic.

Kot zanimivost: v zadnjih letih je Budimpešta tudi prestolnica prav posebne vrste filmske industrije, več o tem pa si preberite v posebnih revijah.

Čisto za konec:

Üdvözlet budapestről! a va'ros nagyon kira'ly, a kaja e's a bor is kira'ly, de a csajok a legkira'lyabak!! me'g nem volta' itt?! akkor sokat, vesztettel!!!!

(Prevod pa si priskrbite kar sami!).

* (Turulu – mitološki ptič, ki je po legendi prinesel Madžare na prostor, kjer živijo danes.)

Robert Zakrajšek

Kolesarski izlet območnih odborov Ljubljana in Divača

VELIČASTNI SPET UDARILI

Tokrat od Hrpelja-Kozine, prek Slavnika do Portoroža in da so pokazali, da jim tudi obvladovanje morskih širjav ni tuje, so z ladjo osvojili še slovensko morje in se zmagoslavno izkrcali v Kopru! Se sliši kot film Jeana-Clauda van Damma? Pa ni. Vse to se je res zgodilo v začetku junija na kolesarskem izletu strojevodij Ljubljane in Divače. In zasluge za organizacijo grede letos kolegom iz OO Divača, še posebno Stojanu Vitezu. Ta je bila kot običajno na nivoju, saj je bilo poskrbljeno praktično za vse, le pedala je moral vsak poganjati sam (oz. vrteti volan v spremljevalnem kombiju – moja malenkost). Pot nas je vodila po slikoviti primorski pokrajini, ob kateri ni manjkalo čudovitih razgledov na morje. Človek bi tu ostal kar ves dan. Najlepši razgledi so bili seveda z vrha Slavnika, popolni vtis je morda rahlo pokvarila ne preveč dobra cesta pri sestopu v Podgorje, ki je kolesarjem povzročila rahle težave, meni kot šoferju pa kar obilico sivih las (kot, da jih nimam že dovolj), vendar pa smo kot običajno uspeli in v znak zmage v Marezigah poskusili odlični domači refošk. Odi-sejajo smo nadaljevali po strateškem premiku iz Portoroža v Bernardin, kjer smo se vkrcali na ladjo (portoroški pomol je bil pač zaseden). Torej – osvajalni pohod (oziroma plovbo, če sem natančen) smo

nadaljevali proti Kopru. In ko se človeku toliko dogaja, postane lačen. Brez panikel Ladijska kantina je bila odlično založena – sardele in lignje z žara bi človek samo gledal, tako dobro so izgledali, ker pa pač nismo malenkostni ... Vreme je bilo čudovito, morje ravno prav razigrano, hrana in vino odlična, vzdušje mediteransko, vendar pa je nekaj vseeno manjkalo. Kako, kaj?

Morske deklice, Stojan, morske deklice!! Kam za vruga si jih skril? Njihovo običajno mesto na obali (s čudnim imenom FKK – le kdo si je to izmislil) je samevalo prazno. Hja, tudi morske deklice niso več to, kar so bile. Šalo na stran. Izlet je bil kot običajno odličen, načrti za naslednjega že obstajajo, o tem pa kdaj drugič.

Robert Zakrajšek



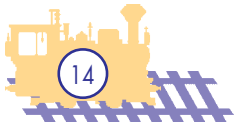
SINDIKALNA LISTA - JUNIJ 2006

1. Za mesec junij 2006 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,83**
3. Zajamčena plača znaša **55.853,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **279.896,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **98,0**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **100,94** (osnova za leto 2005) indeks **110,54** (osnova za leto 2003)
 indeks **104,61** (osnova za leto 2004) indeks **118,88** (osnova za leto 2002)
7. Dohodninska lestvica za izračun akontacije dohodbine za leto 2005:

Če znaša davčna osnova		Znaša dohodnina	
nad	do		
	110.608,00		16 %
110.608,00	216.112,00	17.697,00 + 33 %	nad 110.608,00
216.112,00	437.328,00	52.513,00 + 37 %	nad 216.112,00
437.328,00	878.911,00	134.364,00 + 41 %	nad 437.328,00
878.911,00		315.412,00 + 50 %	nad 878.911,00

Lestvica je določena za celo leto vnaprej v absolutnih zneskih, ki se med dohodninskim letom ne bo spreminjala.

8. Splošna davčna olajšava se prizna mesečno v višini **50.360,83 SIT**.
9. Premija PDPZ, ki jo vplačuje delodajalec v korist zaposlenih in se obračunava na E 4, bo v letu 2006 znašala 4.816,00 SIT. Delavcem, ki so vključeni v PN-SK-01 delodajalec ne plačuje minimalne premije, če v družbi še niso zaposleni eno leto, zato mora biti znesek nakazila premije PDPZ Skupni, ki jo plačuje delavec iz svojih neto prejemkov, obračunan najmanj v višini zneska minimalne premije 4.816 SIT.
10. Povračilo za prehrano na uro **128,64 SIT**. Delavcem, ki delajo več kot 8 ur, **za vsako uro nad 8 ur** pripada povračilo v višini **129.15 SIT**. Delavcem, ki pretežno opravljajo svoje **delo na terenu** in se vsak dan vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu v višini 23,21 SIT**.
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.716,00** od 8 do 12 ur **2.358,00** od 6 do 8 ur **1.745,00**
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 **116,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **558,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **485,00 SIT**.
12. Terenski dodatek če traja delo
 4 do 8 ur dnevno **755,00 SIT,** več kot 8 ur dnevno **990,00 SIT,**
 delavcem na vožnji na uro **108,50 SIT,** vendar največ dnevno **990,00 SIT.**
OPOMBA: Glede na določila nove uredbe se terenski dodatek v celoti všteva v davčno osnovo.
13. Inozemske dnevnic v **EURO/uro:** Avstrija **1,73;** Italija **1,67;** Hrvaška **0,93;** Madžarsko **1,33**
14. Jubilejne nagrade: za 10 let **98.352,00 SIT;** za 20 let **140.503,00 SIT;** za 30 let **196.704,00 SIT**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **839.688,00 SIT,** oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
16. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **839.688,00 SIT,** oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
 Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina!
Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
17. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP. Celotna višina izplačane enkratne solidarnostne pomoči v primeru smrti delavca, se všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja in se obračuna po VP - C8.
18. Enkratna solidarnostna pomoč za junij 2006 znaša **224.805,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. S tem so mišljene solidarnostne pomoči, ki se nanašajo na vse primere iz prvega odstavka 227. člena KPDŽP.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) znaša solidarnostna pomoč **674.414,00 SIT + 112.402,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Celotni znesek solidarnostne pomoči, ki je izplačan delavčevi družini ob smrti delavca zaradi nesreče pri delu se všteva v davčno osnovo iz delovnega razmerja in obračuna pod VP - C8.



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:
Anastazija 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.
E-mail: budnik@slo-zeleznice.si

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.

Malo za šalo, malo za res

NOVICE

Črnogorci so zavrnilo sedež v Združenih narodih. Zahtevajo ležišče.

NOGOMET

Finale svetovnega prvenstva v nogometu, stadion je popolnoma razprodan. Nek gledalec pa se čudi, zakaj je sedež poleg njega prazen. Vpraša moškega, ki sedi vrsto pred njim, kako je to mogoče. Ta mu odgovori: »Pravzaprav imam jaz vstopnico za ta sedež. Bila je za mojo ženo, ki je 40 let vedno hodila z mano na vse tekme, zdaj pa je nenadoma umrla.« »Oprostite, moje iskreno sožalje. Ampak, ali nimate kakega drugega sorodnika ali prijatelja, ki bi mu lahko dali vstopnico?« »Ne. Vsi so na pogrebu.«

SMOLA

Mož se nekaj mesecev zbuja iz kome, žena nenehno bdi ob njem.

Ko se končno zbudi, ji pomigne, naj se mu približa.

Ko se žena usede poleg njega, reče:

»Veš kaj, z menoj si bila skozi vse slabe čase. Ko sem bil odpuščen, si me podpirala, ko mi je propadel posel, prav tako, ko sva izgubila hišo, si še vedno stala ob meni, ko mi je začelo pešati zdravje, prav tako. Veš kaj, draga?«

»Kaj, srce?« ga vpraša nežno.

»Mislim, da mi prinašaš smolo.«

KRČ

Nabito polna plaža. Mali Petrček odplava veliko predaleč od obale. Njegova mati vstane z ležalnika in zakliče: »Peeetrček, ne plavaj tako daleč. Te lahko krč prime!« Nekaj sekund za tem vstane blondinka, ki je sedela nekaj metrov bolj stran, in zakliče svojemu sinku: »Miiiiilanček, ne tako daleč. Tam je polno krčev!«

