



Budnik



ISSN 1408-7405

43

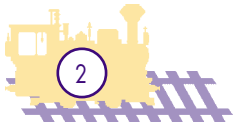
oktober/2002

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

62 TISOČ IN VEČ

podpisov za predhodni zakonodajni referendum smo zbrali v 15 delovnih dneh upravnih enot. Približno polovico je prispevala »zainteresirana javnost«. Politične javnosti (ministrstva, vlade, parlamenta) ni prepričal Shod v Cankarjevem domu, niso jih prepričali naši argumenti, prav tako ne argumenti zakonodajno pravne službe državnega zbora in ne odzivi javnosti – medijev in posameznih piscev. Kako je mogoče, da je takoj po objavi, da smo zbrali več kot 40 tisoč potrebnih podpisov, Matjaž Knez, državni sekretar za železnice, izjavil, da so to pričakovali. Mar je lahkotnost sprejemanja odločitev res tako velika? Mar politiki v tej državi res ne odgovarjajo za nobene napake? Mar strošek referenduma ni dovolj velik, da bi se o tem kdo v tej državi kaj vprašal. Ali pa so lobiji in »nedotakljivi«, kot govori Tomica Šuljič v lanski decembrski številki »Mladine« v članku Od betona do železnice res nedotakljivi?

Triindvajsetega oktobra so bile volitve novega vodstva SSŽ. Pred nami so resnično prelomno naporni meseci, ki bodo odločilno vplivali na naš jutri. Da bo temu res tako, je že tudi vrbcem znano, saj se je Andrej Godec zelo potrudil oznanjati prevelik strošek dela in premajhne prihodke. Nič več ni slišati zamisli o tem, da bi z istim številom zaposlenih naredili več (tudi več prihodka). V medijih, ki so do trenutka naše objave o zadostnem številu zbranih podpisov dokaj realno predstavljali težave in pomisleke v zvezi s Slovenskimi železnicami, se od nedavnega plasirajo iz palca izsesane »resnice«, ki že kažejo na korporativističnost posameznih novinarjev ali urednikov. Seveda se na tem mestu postavlja vprašanje, kdo plačuje medije – je to naročnina (obvezna) za TV, ali pa kupnina za izvod časnika, ali pa ponovno kakšen lobi?

Kako komentirati ali demantirati izjave Antona Medveda (direktor direkcije) in državnega sekretarja Matjaža Kneza? Mar ni najlepši demanti prispel iz tridnev-

nega slovenskega kongresa o cestah in prometu, ki je bil te dni v Portorožu. Ali niso več kot tragične ugotovitve tistih, ki so za železnice pristojni, da je potreben rebalans nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture, saj se sedanji po njihovih izjavah izvaja le v 17 odstotkih od načrtovanega? Ali ni tragično, da prometna politika v RS omogoča (dopušča), da se 90 odstotkov tovora iz luke Koper v smeri Madžarske vali s tovornjaki po cestah. Če zanemarimo škodo na cestah, izpad dohodka za železnico, nepregledno reko pločevine, pa ne moremo in ne smemo zanemariti uničevanja okolja, saj imamo okolje



Kdaj bo javnost od ministra kaj izvedela?

le na izposajo od prihodnjih rodov! In kaj na vse to poreče besedilo nacionalnega razvoja prometne politike? Jaz ne vem, še nisem ne videl, ne slišal. Ali bo tukaj kaj javne razprave? Mar se je projekt posodobitve signalnovarnostnih naprav na progi Divača–Koper (sredstva ISPA) zato ustavil, da bi razmerje prevoza cesta–železnica še v prihodnje ostalo enako? In to po tem, ko je »naročena študija« pokazala »nepotrebno drugatega tira (hitrejše povezave) med luko in celino«!

Samo upamo lahko, da do sedaj porabljenih sredstev ne bo treba vračati zaradi zamud.

In kaj bo v drugi polovici leta 2004, ko za polnopravne članice EU ne bo več sredstev ISPA? Kolegi iz Bruslja so nas opozorili, naj preverimo, kaj se dogaja z razporejanjem Kohezijskih sredstev! Kdaj bo javnost od ministra kaj izvedela? Kdaj bomo tudi v Sloveniji socialni partnerji in volivci in davkoplačevalci sodelovali pri razporejanju? Ali pa bomo obveščeni šele takrat, ko bo memorandum že podpisan, enako kot v zvezi z obljubami sprejetja zakona o reorganizaciji? Od kod ministru ta pravica? Kje je tukaj javnost dela?

Kaj pa predpisi, ki bi morali biti uveljavljeni že zdavnaj, pa jih še sedaj ni. Kje je skrb za boljše poslovanje, ki izhaja tudi iz teh predpisov, kje je skrb za varnost, ki izhaja iz predpisov, kot so: signalni pravilnik, prometni pravilnik ... Mar ni bilo časa, ker se je Direkcija ukvarjala z »lastnjenjem« ne le podjetja, ampak tudi lastnine Slovenskih železnic? Mar se moramo železničarji odpovedati dodatku za delo na višini zato, ker je Direkcija predraga? Mar za medije ni zanimivo, koliko so bila presežena načrtovana sredstva ob ustanovitvi Direkcije?

Evropski komisarji so v Beli knjigi zapisali priporočila, da je s prometno politiko država treba pomagati spraviti tovor s cest na železnico. Kako to, da nas pristojni prepričujejo, da je samo trg regulativa? Mar je evropski um na tem področju v tako velikem zaostanku za vplivneži v Sloveniji, da ga lomijo oni ne pa naši? Vsako zavajanje enkrat pride na dan. Upam, da bomo tudi Slovenci že na referendumu znali presoditi, kdo zavaja. Do takrat pa pričakujem še veliko zavajanj, saj je zavajati lahko, vendar veliko takšnih zavajanj se demantira samo po sebi: »le nekoliko vztrajnosti in potrpežljivosti je potrebno«!

Drago Torej



VODENJE SINDIKATOV SLOVENSkih ŽELEZNIC PREVZEL DRAGO TOREJ

Potem ko je dosedanji predsednik Sindikatov Slovenskih železnic Albert Pavlič-zaradi nezdržljivosti s funkcijo delavskega direktorja-odstopil s funkcije predsednika, je ta organ na svoji 13. seji, 24. oktobra, izvolil novega predsednika in podpredsednika ter imenoval novega sekretarja ter člane nadzornega odbora SSŽ. Na podlagi volitev in imenovanj so posamezniki prevzeli naslednje funkcije:

predsednik SSŽ: Drago Torej (SSSLO)

podpredsednik SSŽ: Avdo Mešič (SVPS)

sekretar SSŽ: Benjamin Ornik (SŽS)

Za člane nadzornega odbora so bili imenovani: Milan Mikl (SSSLO), Andrej Srebot (SŽPS), Darko Klajderič (SŽS), Anica Bogožalec (SSPD), Alojz Caf (SVPS), Drago Sotlar (SDŽDS) in Slavko Petrovič (SVŽVSS).



ZAHVALA!

DA JE AKCIJA ZBIRANJA PODPISOV ZA RAZPIS PREDHODNEGA ZAKONODAJNEGA REFERENDUMA USPELA, SE MORAMO ZAHVALITI VSEM, KI STE KAKOR KOLI SODELOVALI PRI TEM ZBIRANJU. NEKATERI STE SE ANGAŽIRALI PRI INDIVIDUALNEM ZBIRANJU, DRUGI STE POMAGALI PRI DELU NA STOJNICAH.

HVALA VSEM! BREZ VAŠEGA ZAVZETEGA DELA NAM NE BI USPELO!

**sekretar:
Silvo BERDAJS**

**predsednik:
Drago TOREJ**

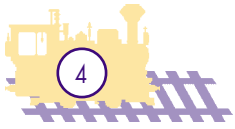
Po končani akciji zbiranja podpisov za razpis referenduma

USPELI SMO!

Tega, da nam bo v tako kratkem času uspelo zbrati potrebnih 40 tisoč podpisov za razpis predhodnega zakonodajnega referenduma o zakonu o privatizaciji in preoblikovanju SŽ, niso napovedovali niti največji optimisti. Toda tudi po tej akciji postaja več kot očitno, da akcije, ki se jih organizirano lotimo v sindikatu, zaradi pravega načina dela in pravih namenov zme-

raj obrodijo sadove. Da nam je uspelo zbrati potrebnih 40 tisoč podpisov prej kot v štirinajstih dneh, nima primere v zgodovini naše mlade države Slovenije. Od leta 1994 do danes je bilo v Sloveniji vloženi 23 referendumskih pobud. Samo enkrat smo odšli na referendum zaradi tega, ker je nekomu uspelo zbrati dovolj podpisov (za večinski volilni sistem), v enem primeru (in-

validski zakon) pa pobudniki kljub potrebnemu zbranim podpisom niso zahtevali razpisa referenduma. V primerjavi s tem ostaja naša akcija enkrat in težko ponovljiv dogodek, zaradi katerega se bodo morali zamisliti tako tisti, ki očitno proti volji velikega deleža državljanov vsiljujejo določene zakonske rešitve, kot tisti, ki se ukvarjajo z analiziranjem družbenih dogajanj v Slove-



niji. Slednjim bo gotovo zanimivo raziskati odgovor na vprašanje, zakaj je prav nam uspel tako veliki met, ob dejstvu, da je bilo tudi nekaj prejšnjih pobudnikov za razpis referendumov organiziranih družbenih skupin, ki so se potegovala za pomembne cilje in ki so bile povrh tega deležne večje medijske podpore in večje javnomnenjske obravnave dogodka, kot je to bilo v našem primeru. No, mi odgovor na slednje vprašanje gotovo imamo. V prvi vrsti gre za sluzga akcijski sposobnosti sindikatov pobudnikov, ki nam je v rekordno kratkem času uspelo razvejati organizirano mrežo stojnic po večini upravnih enot in krajevnih uradov v Sloveniji, ob tem pa nam je uspelo vspodbuditi in opozoriti lastno članstvo, da samo vzajemno angažiranje vsakega posameznika lahko obrodi sadove, ki jih bomo deležni vsi. Ob tem pa je več kot očitno, da še tako dobro zastavljena in organizirana akcija ne bi uspešno nagovorila večine državljanov, če se ne bi potegovali za prave cilje, s katerimi se je evidentno poistovetila večina vprašanih na stojnicah širom po Sloveniji. Po tej akciji smo lahko še bolj kot prej prepričani, kako zelo »mimo in zgrešeno« poskuša prometno ministrstvo na hitro sprivatizirati Slovenske železnice.

Ko smo v soboto, 12. oktobra, na sestanku glavnega štaba akcije in koordinatorjev dela na stojnicah že slavili pred-

časen in zanesljiv uspeh, (že takrat smo imeli na sedežu sindikata zbranih 51.029 podpisanih obrazcev), smo ob tem analizirali vtise, ki jih je imel vsak v zvezi z delom na stojnicah. Zanimivo je bilo ugotavljati, kaj je bilo tisto kar je pritegnilo mimoidoče, da so se odločili dati svoj podpis na našo referendumsko pobudo. Glavna tema debat ob stojnicah je bila gotovo: »razprodaja«. Vprašanje, »ja kaj tudi vas mislijo prodati!« je bilo v takšni ali podobni različici večkrat slišano in je služilo kot iztočnica za pogovore s posamezniki, ki so prihajali na stojnice. Ob tem so se pri mimoidočih porajala naslednja vprašanja in z njimi izražena skrb za določen del problematike, ki jo odpira ta predlog zakona in sicer kaj bo z dobrino javnega prevoza potnikov predvsem na stranskih progah, bodo ukinjene proge oziroma zmanjšano število potniških vlakov? Koliko bo presežkov, ali boste šli na cesto? Slovenske železnice so bile vendar tradicionalno v državni lasti v vseh oblikah dosedanjih vladavin, zakaj jih ravno sedanja država Slovenija hoče prodati? Ali upravitelji slovenske države ne doumejo, da so Slovenske železnice del slovenskega nacionalnega interesa in da zato ne morejo biti predmet enostavnih kupčij, kjer se merijo zgolj koristi prodajalca in interes kupca!? Energijo, ki jo sedaj država vlaga v sprejem zgrešenega zakona, bi rajši vlo-

žili v sprejem Nacionalnega programa prometne politike, ki bi ceste razbremenil, vam na železnici pa zagotovil delo!? Ali ni ekologija (npr. prevoz nevarnih snovi) in ekološki način transporta, ena od točk, kjer bi lahko bila država večji zaveznik železnice, in zakaj to ni!? Ob vseh teh vprašanjih in dvomih pa je kar nekaj posameznikov podprlo našo akcijo iz razlogov, ki jih je mogoče pripisati zgolj delavski solidarnosti. Naslednja trditev v tem slogu je dovolj pomenljiva: »Sindikati na Slovenskih železnice ste še edini, ki ste se sposobni organizirano boriti proti krivicam, ki se dogajajo slovenskemu delavstvu – ne reagirate samo na kršitve kolektivnih pogodb ali delavske zakonodaje, ampak nastopite tudi proti sprejemu zakona, če je ta škodljiv za vaše članstvo.

Kot že rečeno – akcija zbiranja podpisov za razpis predhodnega zakonodajnega referenduma je uspela. Poleg tega, da smo z njo preprečili sprejem zakona po nujnem postopku, nam ob tem prinaša še ogromno koristi ter izkušnje (neposredni stiki z ljudmi – zunanjo javnostjo), ki jih bomo s pridom uporabili pri našem nadaljnjem delu. Zagotovo kapital, ki nam daje upanje, da bomo uspešni tudi v prihodnje.

Zdenko Lorber

Kako je akcija potekala?

... NA OBISK NA STOJNICAH ZELO VPLIVALE MEDIJSKE ODDAJE ... NAŠEMU KOLEGU NA STOJNICI PLJUNILI V OBRAZ ... ČE SE NI DALO POSTAVITI STOJNICE, SE JE S PLAKATI OBLEPIL OSEBNI AVTOMOBIL ...

V prejšnjem Budniku smo dogajanje okrog (ne)sprejema Zakona o privatizaciji in preoblikovanju kronološko končali s ponedeljkom, 23. septembra. Takrat je parlament uvrstil naš zakon na dnevni

red takratne seje kot zakon, ki naj se sprejme po nujnem postopku. Mi smo nato istega dne vložili pobudo za razpis referendumu, in članek, s katerim smo opisovali takratne dogodke, smo končali z

besedami ... in pravo delo se šele začinja ...

Tako je tudi bilo. Že isti dan, ko smo vložili pobudo v parlament, smo se sestali predsedniki območnih odborov oziroma



predsedniki sindikalnih enot vseh sindikatov na skupnem sestanku, na katerem smo sprejeli glavne smernice za delo, ob tem pa si razdelili še delo in organizacijo stojnic po posameznih upravnih enotah v Sloveniji. Akcija je bila vodena dvostezno. Po eni smo nagovorili našo »notranjo« javnost – lastno članstvo, da je samo dosledno angažiranje slehernega člana zagotovilo, da bomo zmagali, po drugi strani pa smo vodili delo na stojnicah in s tem prepričevali »zunanjo« javnost, da podpiše pobudo. Že prej je glavno začetno delo opravilo naše vodstvo oziroma štab, ki je vodil akcijo. Z dnem, ko smo pričeli akcijo, smo tako imeli večidel pripravljene že vse materiale, ki smo jih potrebovali za delo na stojnicah (plakati, zloženke, obrazci, kemični svinčniki, koledarčki in površniki za tiste, ki so delali na stojnicah). Naslednji korak je bil pridobiti dovoljenja za postavitev stojnic. V tem delu akcije so imeli vodje, ki so pokrivali posamezne upravne enote, različne izkušnje. Ponekod so se županstva (občine so večidel lastniki objektov upravnih enot) do nas korektno obnašala, spet drugje pa je bilo do ustreznih dovoljenj zelo težko priti. Tudi v takih primerih smo se znašli. Na enem od štajerskih krajevnih uradov je naš kolega, potem ko mu ni bilo dano postaviti stojnice na primernem mestu, s plakati oblepil lasten avtomobil, mimoidoči pa so mu, ob odprtih zadnjih vratih, obrazce izpolnjevali kar na zadnji polici avtomobila. Vsekakor je treba poudariti, da se imamo vsi člani, največ zahvaliti prav tem našim kolegom in kolegicam, ki so se za vse nas izpostavljali na stojnicah. To delo ni bilo lahko. Da je bil uspeh mogoč, so morali kolegi na stojnicah nagovoriti vsakega mimoidočega. Zaradi dejstva, da znamo biti ljudje tudi včasih neprijazni in osorni, so morali naši kolegi na stojnicah »požretik marsikaj. Zanimiv in obžalovanja vreden je primer našega kolega v Murski Soboti, ki mu je neki »gospod« s poslovnim kovčkom v roki, ob izraženi prošnji za podpis, pljunil v obraz. Ob takih neprijetnih izkušnjah pa je začelo v drugem tednu zbiranja podpisov nagajati tudi vreme. Kolegi, ki so delali na stojnicah, so se tako morali spopadati še z dežjem ali mrazom. Posebno



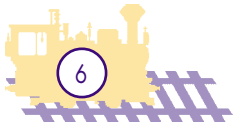
poglavje je bilo pokrivanje stojnic na Koroškem. Ker imamo na tem območju manj članstva, so se morali za delo na stojnicah nekateri voziti tudi do 70 kilometrov v eno smer. Dežurstvo na stojnici je tako s prevozom vred »vzelo« posamezniku ves dan. Ob vsem tem kaže pozdraviti tudi usklajeno delo vseh sindikatov, ki smo v akciji sodelovali. Da je bilo mogoče kadrovsko zapolniti dežurstva na številnih stojnicah upravnih enot in krajevnih uradov, je bilo treba vsak dan več kot 250 posameznikov, ki so svoj prosti čas namenili za to, ne preveč priljubljeno delo.

Velik vpliv na mnenja, ki so se oblikovala ob podpisovanju obrazcev na stojnicah, so imele medijske oddaje. Ob številnih oddajah na lokalnih radijih in prispevkih v lokalnem časopisju gre to odmevnost največ pripisati oddaji Aktualno, ki je bila na sporedu TVS v torek, tretjega oktobra. Oddaja, v kateri sta naša predstavnika (Silvo Berdajs in Albert Pavlič) dobesedno povzela zagovornike problematičnega zakona (Matjaž Knez, Andrej Godec, Srečko Hvauc) je bila prava podlaga za to, da so ljudje prišli do stojnice in podpisali obrazec naše zahteve. Nekaj zasluge, da je oddaja

izzvenela tako kot smo si lahko le želeli, gre pripisati tudi našemu nekdanjemu direktorju Marjanu Rekarju, ki je začuda, problematiko okrog sprejema tega zakona videl podobno, kot jo vidimo mi. Tudi druge oddaje so imele svoj učinek. Kolega, ki je vodil delo na stojnici na Ptujju, je poročal, da sta se obisk njihovih stojnic ter vedenje ljudi, zakaj sploh gre, znatno povečala po obsežnem radijskem intervjuju na Ptujskem radiu, v katerem sta bila gosta naš predsednik Drago Torej in predsednik SVŽVS Zdravko Skerbiš.

Vodje oziroma koordinatorji dela na stojnicah smo se v Ljubljani sestajali ob koncih tedna. Prvič v nedeljo, 29. septembra. Na teh srečanjih smo analizirali delo na stojnicah preteklega tedna ter se veselili skupnih števil zbranih podpisov, o katerih je vsakič poročal vodstveni štab naše akcije. Kdo bi si v začetku akcije mislil, da se bomo že v tretjem tovrstnem srečanju, v soboto 14. oktobra, veselili dejstva, da je podpisov dovolj in da lahko končamo delo na stojnicah.

Čestitka vsem, ki ste prizadevno delali na stojnicah, in vsem, ki ste se trudili individualno.



Negativna medijska kampanja

NEKATERIM NI VŠEČ, DA NAM JE USPELO ZBRATI ZADOSTNO ŠTEVILO PODPISOV!

Medijsko poročanje o dogajanjih v zvezi s sprejemom zakona o privatizaciji in preoblikovanju SŽ bi lahko razmejili na dve obdobji. In sicer na obdobje pred uspešno končano akcijo zbiranja podpisov za razpis referendumov in na obdobje po znani informaciji, da smo zbrali potrebno število obrazcev podpore. Obveščanje javnosti po uspešno organiziranem shodu za obstoj Slovenskih železnic, 7. septembra v Cankarjevem domu, je bilo korektno. Javnosti so bila posredovana najpomembnejša sporočila iz tega shoda, ob tem pa so se tudi komentatorji večjih časopisnih hiš naklonjeno opredeljevali do vsebin govorov na tem shodu. Takšna politika nepristranskega poročanja se je nadaljevala vse do vložitve zahteve za razpis predhodnega zakonodajnega referendumov.

Takoj zatem, ko so začele v javnost curljati novice o uspešnosti zbiranja podpisov, pa se je slika obrnila. »Kot bi nekdo zadevo vodil iz ozadja« smo se iz dneva v dan bolj soočali z negativno medijsko kampanjo. Bistveni vzroki za razpis referendumov sploh niso bili več pomembni, pomembno je postalo le, kje poiskati tančico neslanosti, ki bo diskreditirala naše sindikalne voditelje oziroma nasploh vse zaposlene na železnici v njihovem boju zoper sporni zakon. Zadeva se je v tem slogu pričela dogajati v televizijskem dnevniku osrednje nacionalne televizije v petek, 11. oktobra, ko je naenkrat postala tema številka ena; plače in dodatki železničarjev. Nekako bi takšen prispevek v zvezi z našimi plačami lahko pričakoval v obdobju, ko se zanje pogajamo (spomladi) ali ko na primer stavkamo. Vse prej kot normalno pa se zdi (zlo)namerno obveščati slovensko javnost o naših plačah, ko te sploh niso predmet večjih debat ne na železnici, ne zunaj nje. Že iz tega sodeč gre sklepati, da ta tema ni prišla na površje medijskega poročanja slučajno. Tako kot se je skonstruirano poročanje pričelo 11. oktobra na osrednjem dnevniku, tako se je v nasled-

njem tednu nadaljevalo v oddaji Odmevi, (ko je član uprave SŽ grozil z zmanjšanjem oziroma ukinitvijo nekaterih dodatkov – ker da jih je menda preveč oziroma so preveliki!). Kot pika na i enostranskemu poročanju tega medija pa je mogoče razumeti poročanje s tiskovne konference v torek, 15. oktobra, ki so jo pripravili Sindikati SŽ, in na kateri je bilo prvič uradno razglašeno, koliko in v kakšnem roku nam je uspelo zbrati potrebno število podpisov. Kot dokaz predstavljenim številkam so bili na mizah zloženi kupi obrazcev, ki jih je podpisalo več deset tisoč Slovencev, pa kljub številnim kameram to ni prišlo v eter nobene oddaje ali časopisa. Nacionalna televizija je v osrednjem dnevniku »skrbno pazila«, da ta kader ni prišel v oddajo, ni pa pozabila nadaljevati polemike o tem, čigavi podatki o plačah zaposlenih na SŽ držijo. Ali so to podatki sindikalistov ali njihovega (novinarskega) »zanesljivega« vira?! Pa se na tej točki človek spet vpraša, kaj ima vsiljena polemika o plačah opraviti z infor-

macijo o zbranih podpisih za razpis referendumov, ki bi jo kompetenten urednik slehernega medija v Sloveniji, glede na pomembnost dogodka, moral uvrstiti v prve minute dnevnikov in prve strani časopisov. Se je pa (kot zanimivost!) tega dne v poročilih, in naslednji dan v časopisih, dalo točno izvedeti, kateremu kandidatu za predsednika države je že uspelo zbrati potrebno število podpisov za vložitev kandidature in kateremu še ne. Informiranje, da te kap!

Ne glede na vse že slišano in videno ter na vsa podtikanja, ki nas po receptu iz prejšnjega odstavka gotovo še čakajo, je eno gotovo. V rekordnem času smo zbrali rekordno število podpisov podpore za razpis referendumov, ki je ne more/in ne sme ogroziti nobena dirigirana medijska protikampanja. To moramo imeti pred očmi vsi, ko se bomo soočali z nizkimi udarci (predvsem) tistih, ki jim je že zdavnaj zmanjkalo argumentov v prid zakonu o privatizaciji SŽ.

REFERENDUMI V SLOVENIJI

Da si na kratko osvežimo spomin na referendume v samostojni državi Sloveniji, v nadaljevanju objavljamo seznam referendumov, ki jih je država do danes razpisala. Znan je podatek, da je bilo do sedaj vloženih 23 referendumskih pobud. Ker pa ni bilo zbranih dovolj podpisov podpore ali jih ni podprlo zadostno število poslancev, smo imeli do danes v Sloveniji dejansko izpeljane le naslednje referendume:

- Plebiscit o samostojnosti in neodvisnosti Republike Slovenije 1990
- Referendum o ustanovitvi občin 1994
- Referendum o volilnih sistemih 1996
- Referendum o termoelektrarni TET3 1999
- Referendum o zdravljenju neplodnosti 2001



Potem ko smo zbrali dovolj podpisov

KAKO NAPREJ?

O tem, da referendum bo, ni več nobe-nega dvoma. V državni zbor smo oddali zadostno število podpisov, kar hkrati pomeni, da je državni zbor v skladu z zakonom o referendumu in ljudski iniciativi v roku 30 dni dolžan razpisati referendum, na katerem se bodo slovenski državljani opredeljevali do že znanega referendumskega vprašanja.

Glede na roke, ki jih določa zakonodaja, bi se nam lahko referendum zgodil nekje od sredine decembra do sredine januarja naslednjega leta. Ko se konča medijska evforija okrog letošnjih lokalnih in predsedniških volitev (po njenem drugem krogu), lahko pričakujemo več medijskih informacij (člankov, intervjujev in soočenj)

zagovornikov in nasprotnikov predlaganega zakona o privatizaciji SŽ. V upanju, da se bo ta medijska kampanja končala korektno (o čemer pa lahko po njenem začetku dvomimo), bomo dočakali referendumsko nedeljo, ko bomo odšli na volišča. To, kar je treba ob tem posebej poudariti, je naše opozorilo, da tega dne povabimo na volišča vse, ki so nam v minulih dneh dajali podpise podpore pod zahtevo za razpis predhodnega zakonodajnega referenduma. Če se bomo tudi pri tem skrajno angažirali, ni straha, da referendumska zmaga ne bi bila naša.

Po referendumski zmagi pa se prične drugo poglavje postopka sprejemanja tega zakona. Referendumska zmaga zavezuje

parlament, da v roku enega leta ne sme sprejeti zakona na to temo, ki ne bi bil v duhu referendumske volje. To praktično pomeni, da bi moral parlament, če bi dal ta zakon na dnevni red v roku enega leta od referenduma, njegovo vsebino prilagoditi vsebini referendumskega vprašanja. In kaj se bo zgodilo po izteku enoletnega roka? Takrat smo spet na začetku zgodbe, kar hkrati pomeni da se lahko vse kar se je dogajalo do sedaj, ponovi. Kljub tej bojazni pa vseeno verjamem domnevi nekaterih, da ne bi bilo strokovno in politično modro za predlagatelje, pred javnost prihajati s podobnim predlogom zakona, ki ga je taista javnost enkrat že zavrnila na referendumu. Ampak do takrat je še daleč!

Aktualno

AZBEST NA LOKOMOTIVAH

Da je mogoče na vozni sredstvih (tako vlečnih vozilih kot vagonih) naleteti na azbest, vemo že kar nekaj časa. Zaradi različnih izolativnih sposobnosti, je našel svoje mesto tudi pri konstruiranju železniških vozil. Šele nekaj zadnjih let pa vemo – ali se tega zavedamo – da predstavlja eno od hujših nevarnosti za nastanek raka, pretežno na dihalnih organih ljudi.

Zakon, ki je prepovedal proizvodnjo azbestocementnih izdelkov je bil sprejet v letu 1996, lani aprila pa je bil sprejet še Pravilnik o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti azbestu pri delu. Ker predvsem slednji nalaga določene obveznosti delodajalcem v primerih, ko delavci potencialno lahko pridejo v stik z azbestnim prahom, smo iz spoznanja, da imamo na lokomotivah vgrajen azbest, pričakovali, da bo podjetje sprožilo vse postopke, ki jih v zvezi s tem dejstvo nalaga omenjeni pravilnik. To se seveda ni zgodilo, čeprav smo pristojne službe na to opozarjali že od začetka tega leta.

Je pa zanimivo, da je znalo biti naše podjetje do te problematike zelo dovzetno v primeru, ko jih je v to prisilila nekdo od zunaj. V mislih imam sosede Italijane, ki so zahtevali, da se ves škodljivi azbest iz lokomotiv izgradi in so v tej zahtevi tudi uspeli. To se je zgodilo tako v primeru priprave vlečnih vozil za »interoperabilen« sistem izmenjave lokomotiv, kot v primeru prodaje širih lokomotiv vrste 342 Italijanskim železnicam.

Prej opisana poteza našega podjetja odpira vrsto vprašanj. Za nas najzanimivejše pa je gotovo naslednje: »Zakaj je varnost Italijanskega kolega na lokomotivi pomembnejša od varnosti Slovenskega strojevodje?«

Kaj je azbest?

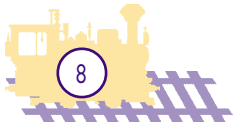
V letu 1999 je institut za varovanje zdravja v RS pripravil Nacionalne smernice za azbest. V njih je zajel celotno problematiko, ki se vrti okrog te nevarne snovi. V nadaljevanju je zajetih nekaj splošnih ugotovitev, ki so zajete v tem aktu.

Azbest je mineralno vlakno, ki ga lahko vidimo samo s posebno vrsto mikroskopa. Poznamo več vrst azbestnih vlaken, ki so jih v preteklosti uporabljali kot dodatek različnim materialom za povečanje trdnosti materialov, odpornosti proti visoki temperaturi in vlagi ter za akustično, toplotno in električno izolacijo. Je kemično nevtralen, preprost za uporabo in relativno poceni. Azbest vsi poznamo kot snov, ki škoduje zdravju, posebno še, če ga vdihujemo.

Kateri so škodljivi učinki azbesta na naše zdravje?

Azbest sestavljajo snopi mikroskopsko majhnih vlaken, ki se pri obdelavi sproščajo v zrak, od tu pridejo v pljuča, kjer lahko





povzročijo različne bolezni. Vlakna, ki jih vdihujemo pa lahko pridejo tudi do drugih organov v telesu, vendar so bolezni v drugih organih redkejša kot na pljučih. Bolezni, ki nastanejo kot posledica izpostavljenosti azbestu so: azbestoza, rak pljuč, zadebelitve popljučnice – ter ljudem manj poznan rak popljučnice in potrebušnice ter raki drugih organov in organskih sistemov. Povsem varne stopnje izpostavljenosti ni, vendar velja, čim daljša je izpostavljenost visokim koncentracijam vlaken, tem večje je tveganje, da bo tisti, ki je izpostavljen, zbolel. Ljudje, ki so zboleli, so bili v večini primerov dolgo časa izpostavljeni prekomernim koncentracijam ali pa kratek čas zelo visokim koncentracijam azbestnih vlaken.

Kdaj postane azbest nevaren?

Azbest se lahko v izdelkih nahaja kot čisti, nevezan azbest (azbestne plošče, azbestna tkanina, vrvice, brizgani azbest) ali vezan z drugimi snovmi (azbest-cementne plošče, azbest-cementne vodovodne cevi, paste, lepila, bitumenske plošče, stikala). Večina ljudi, ki je dnevno izpostavljena koncentracijam azbestnih vlaken, ki ne presegajo sedaj priporočenih mej, ne zbolijo zaradi njegovih škodljivih učinkov. Azbest, ki se nahaja v naših domovih in zgradbah, postane nevaren, ko material dotraja, se poškoduje ali pa se zaradi neprimerne ravnanja z njim začnejo azbestna vlakna sproščati v zrak. Vlakna, ki se sproščajo pa lahko predstavljajo nevarnost za naše zdravje. Nevarni so predvsem tisti izdelki, ki se drobijo ali spreminjajo v prah, ko jih uporabljamo ali delamo z njimi. Drobljiv azbest lahko z rokami ceframo, nedrobljiv azbest pa je pretrd, da bi ga zdrobili med prsti. Zato je najbolje, da izdelke iz azbesta, ki niso dotrajani ali poškodovani, pustimo pri miru in jih po možnosti na površini še zaščitimo.



Kje ga najdemo na lokomotivi?

Popis mest, kjer je mogoče azbest najti na lokomotivah zaenkrat podajamo samo za lokomotive vrste 362 in 342.

1. brizgani azbest in ostanki brizganega azbesta **(v strojevodski kabini in sicer: v prednji in zadnji strehi**

strojevodske kabine, v levi in desni steni kabine, v komori glavnega stikala),

2. pletenica ali vrvice **(vroči deli kompresorja – cevi),**
3. tkanina **(na kontaktorjih v obliki povitega lakiranega traku ter zaključki kablov visoke napetosti poviti s trakom in lakirani),**
4. tesnilne plošče – tesnit **(kablji uporov povezani s trakom, priključnice kablov uporov, lepilo ali polnilo kanalov s kablji, obročki na pnevmatskih napravah, obročki na gornjem delu paketov uporov, priključnica kablov vlečnih motorjev in kablov visoke napetosti, tesnila nizkonapetostnih vratc strojevodske kabine, objemke v omarici razvodnice kablov Hasler itd.),**
5. karton **(elementi gretja kabine – grelec, distančni obročki med paketi uporov, komandna plošča z instrumenti),**
6. cementni izdelki **(temeljna plošča glavnega odklopnika, prečnice gasilnih komor kontaktorjev, gasilne komore kontaktorjev pomožnih naprav, zaščitne plošče med kontaktorji, zaščitne plošče glavnega odklopnika in gasilna komora glavnega odklopnika).**

Kaj o azbestu na delovnem mestu pravi zakonodajca?

Na temo azbestne problematike je naša država v zadnjih letih sprejela več aktov. Med te spada Zakon o prepovedi proizvodnje in prometa z azbestnimi izdelki ter o zagotovitvi sredstev za prestrukturiranje azbestne proizvodnje v neazbestno, Pravilnik o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti azbestu pri delu, Pravilnik o ravnanju z odpadki, ki vsebujejo azbest in Pravilnik o določitvi poklicnih bolezni zaradi izpostavljenosti azbestu.

Medtem, ko je krovni zakon opredelil roke v zvezi s proizvodnjo azbestnih izdelkov ter zagotovil sredstva za socialno varnost zaposlenih (upokojevanje po azbestnem zakonu!) je podrobnejše opredelitve v zvezi z azbestom na delovnem mestu prinesel Pravilnik o varovanju delavcev pred azbestom. Po tem pravilniku se šteje, da je v pojem »delo z azbestom« mogoče všteti aktivnosti, pri katerih so delavci izpostavljeni ali so lahko izpostavljeni azbestnemu prahu ali prahu materialov, ki vsebujejo azbest. Med taka dela sodijo tudi dodatna dela, kot so vstopanje v prostore, ki so onesnaženi z azbestnim prahom, jemanje vzorcev, izpraznitev prostorov, ki so onesnaženi z azbestnim prahom, priprava gradbišč, če pri tem ni mogoče izključiti možnosti sproščanja azbestnih vlaken, čiščenje prostorov in predmetov, ki so onesnaženi z azbestnim prahom, prevozi po gradbišču, skladiščenje snovi, ki vsebujejo azbest in podobne aktivnosti.

Pri izvajanju teh del mora delodajalec ugotoviti naravo, stopnjo in trajanje izpostavljenosti delavcev azbestnemu prahu ali prahu materialov, ki vsebujejo azbest, z namenom, da oceni tveganje za varnost in zdravje delavcev, ki izvajajo taka dela. Na podlagi te ocene mora delodajalec določiti potrebne varnostne ukrepe. Oce-





Za potrebe interoperabilne izmenjave lokomotiv so Italijani zahtevali izgradnjo azbesta.

no iz prejšnjega odstavka mora delodajalec obnavljati v rednih časovnih presledkih in pri vsaki spremembi razmer, ki lahko vpliva

na izpostavljenost delavcev azbestnemu prahu in prahu materialov, ki vsebujejo azbest. Delodajalec mora zagotoviti posvetovanje z delavci ali njihovimi predstavniki in njihovo sodelovanje pri vseh zadevah v zvezi z oceno tveganja ter pri obnavljanju te ocene, če sumijo v njeno pravilnost ali če je prišlo do zamenjave azbesta ali materialov, ki vsebujejo azbest.

Kako je v zvezi azbestno problematiko ukrepal naš sindikat?

Na pobudo predsednika tehnične komisije **Emila Lipovška**, je glavni odbor opravil razpravo v zvezi s problematiko azbesta na lokomotivah. Na podlagi njegove ugotovitve, da že več kot pol leta opozarja Službo za varstvo pri delu in Službo za vleko, da se izvedejo meritve koncentracije in določijo škodljivi vplivi materialov na osebje vlečnih vozil, ter da se izdelata plan in dinamika izgradnje materialov z vsebnostjo azbesta, z zdravju neškodljivimi materiali (skladno s predpisi), je glavni odbor sklenil, da se o vsem obvesti pristojnega inšpektorja za varnost in zdravje pri delu.

Na podlagi njegovih meritev in strokovne ocene bo odvisno tudi naše nadaljnje ukrepanje.

PROBLEMATIKA V ZVEZI Z DELOVANJEM SISTEMA RDZ NA LOKOMOTIVAH!

Pred kratkim je bilo v Postojni predstavljeno delovanje radiodispečerskih zvez med lokomotivo in dispečerjem. Na predstavitvi so sodelovali predstavniki službe za vleke, SVTK, Sekcije za vodenje prometa in našega sindikata (Emil Lipovšek). Posebna pozornost je bila namenjena registraciji (snemanju) vseh foničnih sporočil in telegramov.

Po predstavitvi, ki je bilo ugotovljeno:

- da se fonična sporočila in telegrami snemajo na napravi za registracijo, iz katere je mogoče reproducirati pogovor in signal telegrama,
- da so vsi posnetki časovno opredeljeni, kar pomeni, da se da iz njih razbrati, kdaj je bila zveza vzpostavljena ali prekinjena,
- da pa ni mogoče posnetka signala telegrama dekodirati, niti vsebine telegrama, niti številke vlaka in smeri, niti tega,

ali je bil poslan od dispečerja ali z lokomotive.

Udeleženci so podali apel uporabnikom (tudi strojevodjem), da se v izogib dvomljivim situacijam ko je kljub pravilni uporabi

naprave prišlo do nepravilnega reagiranja ene ali druge strani upošteva navodilo in uporablja intervetni poziv (klic v sili), ki omogoča tako časovno kot vsebinsko analizo uporabe.



Zahteva po ureditvi osvetlitve določenih tirov v Mariborski kurilnici

ALI BOMO MORALI DOLOČENE TIRE »ZAPRETI«?

V Mariboru smo že februarja letos začeli vodstvo sekcije ter službo za vleko in službo za varnost pri delu, intenzivno opozarjati, da se uredijo osvetlitve tirov, ki znotraj delovne enote služijo za gariranje vozil in na katerih osebje vlečnih vozil opravlja prevzem in pospravo vlečnih sredstev. Naša opozorila smo utemeljevali:

- z rezultati meritev osvetljenosti posameznih tirov, ki sta jih opravila varnostni inženir in predstavnik sindikata (rezultati so bili pod dovoljenimi normativi),
- s številnimi prijavami osebja, ki toži nad slabo osvetlitvijo območij tirov, namenjenih za gariranje dizelomotornih garnitur (zaradi odročnosti in teme v nočnem času so se že pojavljale kraje, vlomi in razna huliganska dejanja objestnežev – risanje grafitov – za kar je že večkrat posredovala policija in kar še dodatno vpliva na varnost strojnega osebja),
- s poškodbami strojnega osebja. V enem primeru (ko si je delavec pri sestopu z lokomotive poškodoval gleženj) je podjetje ugotovilo, da je za delovno nezgodo krivo neurejeno delovno okolje in delavcu v izvensodni poravnavi že izplačalo dogovorjeno odškodnino.

Glede na to, da kljub letošnjim večkratnim pisnim in ustnim opozarjanjem podjetje ni ukrenilo nič, da se delovne razmere izboljšajo, je območni odbor s

sklepom pooblastil predsednika, da ukrene vse potrebno, da se zagotovi varnost naših delavcev (vključno z morebitnim zaprtjem tirov v nočnem času).

Ravno v teh dneh pričakujemo naproseni in že najavljeni obisk republiškega

racionalizacije, krčenja stroškov in pomanjkanja sredstev, potem je naš odgovor naslednji.

Varnost pri delu je prvo, kar mora imeti v umu tako delodajalec kot tudi delavec (tudi pri razporejanju sredstev). Za njeno



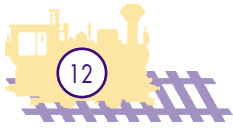
Na območju teh tirov je priprava in posprava dizelomotornih garnitur v nočnem času nevarna.

inšpektorja za varnost in zdravje pri delu, po tem obisku pa bomo določili konkretne ukrepe za zaščito naših ljudi.

Glede na to, da smo z opozarjanjem na to problematiko pričeli že zgodaj spomladi in je podjetje imelo dovolj časa, da nekaj ukrene, se sedaj seveda upravičeno sprašujemo, zakaj taka ignoranca do teh težav. Če je to zgolj (kot se zdi) zaradi

zagotovitev, si morata tako eden kot drugi skrajno prizadevati. Če se v našem primeru podjetje tega ne zaveda, se bomo pa tega toliko bolj zavedali zaposleni. Tudi tako, da bomo povzeli vse ukrepe, ki so nam na voljo, da zaščitimo naše delavce.

Zdenko Lorber



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevođij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:
Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

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

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

MNENJE

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

V prihodnji številki se bomo razpisali o napovedanem datumu razpisa referenduma ter predstavili kandidate za volitve v svet delavcev SŽ.

Malo za šalo, malo za res

Babica je imela tri odrasle vnuke, o katerih je domnevala, da je nimajo preveč radi. Da bi ugotovila, kako radi jo imajo, jih je preizkusila.

Prvi dan je povabila prvega vnuka na sprehod ob reki. Naredila se je, kot da ji je spodrsnilo in »padla« v reko, nato pa zavpila na pomoč. Vnuk je skočil v reko in jo rešil. Naslednji dan je vnuka pred hišo čakal nov mercedes, za brisalci pa je bil zataknjen listek z napisom: »Hvala, ker si me rešil! Tvoja babica.«

Drugi dan je na sprehod povabila drugega vnuka. Prav tako se je naredila, da ji je spodrsnilo, in skočila v reko, nato pa poklicala na pomoč. Vnuk je skočil v reko in jo rešil. Naslednje jutro je drugega vnuka pred hišo čakal mercedes z lističem za brisalci: »Hvala, ker si me rešil! Tvoja babica.«

Naslednji dan je preizkusila še tretjega vnuka. Povabila ga je na sprehod ob reki in se spet naredila, da ji je spodrsnilo. Skočila je v reko in poklicala na pomoč, toda tretji vnuk se ni niti ozrl, temveč je nadaljeval svojo pot. Naslednje jutro ga je pred hišo čakal nov ferrari, v njem je bil kovček z desetimi milijoni dolarjev, za brisalci pa je bil zataknjen listek z napisom: »Hvala, ker si me rešil! Tvoj dedek!«

Dialog med zakoncema, zvečer v postelji, po opravljenih zakonskih dolžnostih, sladko utrujena in tesno objeta (poročenim v opomin, samskim v premislek!):

Žena (zasanjano): Kaj bi storil, če bi jez umrla? Bi se znova poročil?

Mož (zaspano): Zagotvo ne!

Žena (vznemirjeno): Zakaj ne – ti v zakonu ni prijetno?

Mož (previdno): Seveda mi je.

Žena (zleze iz objema, se nasloni na komolec s pričakujočim pogledom): Zakaj se torej ne boš spet poročil?

Mož (buden, vdano): Dobro, se pa bom ponovno poročil.

Žena (z bolečno na obrazu): Se boš?

Mož (glasno zastoka in se prevali na bok).

Žena (vztraja): Pa bosta spala v najini postelji?

Mož (prepričano): Kje drugje pa naj bi spala?

Žena (vztraja še naprej): Boš zamenjal moje slike z njenimi?

Mož (razumsko): To se zdi primerno.

Žena (vztraja in vztraja): Pa bo ona uporabljala tudi moje palice za golf?

Mož (olajšano): Ne, je levičarka.

Žena (tišina).

Mož (z obrazom v blazini): Sranje.

