



# Budnik



ISSN 1408-7405

44

december/2002

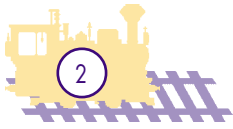
**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*Srečno in uspeha polno  
Novo leto 2003*

*IZ TE ŠTEVILKE*





## Beseda predsednika

# PESTRO LETO JE ZA NAMI

Že lanski december je dal z napovedjo stavke in izraženo nezaupnico tedanjemu direktorju slutiti, da bo iztekajoče se leto pestro. Najbrž ne bom zelo zgrešil, če menim, da med nami ni veliko takih, ki bi ostrino sporov, oziroma nesoglasij in nasprotovanj tako med sindikati, kot z upravo, predvsem pa s predlagatelji zakona o privatizaciji, reorganizaciji in dokapitalizaciji pričakovali v takšni meri. Grozljiva lahkotnost sprejemanja destruktivnih odločitev je bila ves čas opazna na strani tedanjega direktorja, še bolj pa s strani predlagateljev. Da je bilo naše odločno nasprotovanje takšnemu načinu dela pravo, je jasno pokazala podpora 62 000 in več podpisnikov za referendum. Da je bilo naše nestrinjanje z nekdanjim direktorjem in odnosom države do sistema Slovenskih železnic pravo, je razvidno tudi iz negativnega stanja financ in to kljub temu da sta naraščala prevoženi bruto in število prepeljanih potnikov, iz česar sledi, da se je produktivnost povečala. Žal temu ni sledila cenovna politika v potniškem prometu, temu ni sledilo subvencioniranje, dotok sredstev iz tega naslova pa tudi ni bil reden.

Pogajanja za tarifno prilogo so prinesla napredek. Tukaj kaže posebej omeniti dodatno prostovoljno pokojninsko zavarovanje, kjer del plačuje delodajalec. Odziv naših članov je bil dober, kar ponovno kaže na pravilnost odločitve, da pri tem vztrajamo. Tudi aktivni oddih se je izvajal v celotnem obsegu in naši člani so ga polno izrabili.

Septembra se je zamenjala uprava, na dnevnem redu državnega zbora je bil zakon o privatizaciji, državni zbor je potrdil sklep o nujnem postopku. Pričeli smo zbirati podpise.

Na mestu delavskega direktorja je Slavka Kmetiča nasledil Albert Pavlič.

Novembra smo se na seji glavnega odbora poslovali od Slavka Kmetiča, saj se upokojil.

Zapletlo se je in se nekoliko še zapleta v zvezi z uveljavitvijo novih predpisov: pravilnikov, navodil, ki izhajajo iz zakona o varnosti v železniškem prometu. Menim, da bomo našli rešitve, ki bodo še naprej zagotavljale varen železniški promet.

Svetu delavcev januarja poteče štiriletni mandat. Medtem ko to berete, smo že izvolili nove člane sveta delavcev. Vsem, ki so bili izvoljeni, čestitam in jim želim uspešno delo v okviru pristojnosti, ki jih svet delavcev ima.

O komisijah, ki delujejo v okviru našega sindikata lahko rečem, da so dobro delale in tudi njim izrekam čestitke za opravljeno delo. Naj povem, da so dogovorjeni tudi turnusi.

Mediji, ki so spremljali naše sindikalno delo, naše akcije, so imeli hladno topel odnos. Priznati moram, da je bilo več pozitivnega kot negativnega. Na negativne smo reagirali, sedaj bomo pa še lažje, saj imamo na spletu svojo spletno stran. Veseli me, da je spletna stran tako obiskana, saj to pomeni, da je tudi to bila prava odločitev in trud pri pripravi s tem poplačan.

Kaj nas čaka v prihodnjem letu?

Najprej že decembra razprava o sanacijskem programu. Neki obrisi se že kažejo, spremembe bodo zagotovo. Kako velike bodo in na katerih področjih, bomo vedeli v resnici šele takrat, ko bomo imeli na mizi konkretne predloge.

Januarja pa je že na vrsti referendum, na katerega se moramo vsi odzvati enako, kot pri zbiranju podpisov. Ponovno moramo največ narediti z ustnim prenašanjem informacij, saj te najbolj zaležejo. In povabiti vse, ki so dali podpis, na volišča.

Prav gotovo tudi prihodnje leto ne bo brez težav. Prepričan sem, da smo se skupaj sposobni s težavami spoprijeti. Pri tem je zelo pomembno, da poznamo tako njihov obseg kot posledice, ki jih prinašajo. Le na takšni podlagi lahko sprejemamo odločitve, ki vodijo v rešitve. Zagotovo pa je za iskanje rešitev treba upoštevati tudi to, da je že sedaj konkurenca zelo ostra, pred nami pa je odpiranje transportnega trga tudi v železniškem prometu.

Z jasnimi cilji, ki pa za naš sindikat nikoli niso bili vprašljivi, z enotnostjo in pripravljenostjo tudi do osebnega dejavnega sodelovanja, bomo tudi v naslednjem letu uspešno dosegali začrtane cilje. Zato je prav, da v naslednje leto zremo z optimizmom, saj je dobro razpoloženje eden od pomembnih dejavnikov v našem življenju.

Drago TOREJ

## Spoštovani!

### Nedelja, 19. januar, je naš dan!

**Tega dne se bomo Slovenci opredeljevali do nameravane privatizacije Slovenskih železnic! Prepričani smo, da bo zmagala tista usmeritev, ki jo v referendumskem vprašanju zagovarjamo zaposleni na Slovenskih železnicah.**

**Naredimo vse, kar je v naši moči, da nas bo to nedeljo na voliščih čim več!**

**Pobudniki referendumu**



## Mednarodna dogajanja

# BRUSELJ, 18.-23. NOVEMBER 2002

V okviru ETF poteka projekt, ki ga imenujemo socialno partnerstvo na vseevropskih koridorjih. Po dolgih pripravah smo najprej v Budimpešti organizirali vpeljavni seminar, katerega smo se udeležili predstavniki sindikatov, ki delujemo v državah, skozi katere ti koridorji potekajo. Akcija je namenjena predvsem izobraževanju in izmenjavi izkušenj sindikatov, katerih države niso članice Evropske unije.

V Bruslju smo v tednu dni opravili štiri pomembne obiske in pogovore.

Tako smo se srečali z Aleksandrom von Schwerinom, ki je v ekonomsko socialnem odboru predsedujoči sekcije za transport, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, ter Karin Alleweldt, ki je poročevalka tega odbora.

Aleksander von Schwerin je v pogovorih posebej poudaril, da je akcija, ki jo vodimo sindikati, zelo dobrodošla, saj podpira prizadevanja za boljše socialno partnerstvo, s tem pa tudi hitrejši razvoj ob koridorjih, za kar si prizadeva tudi ekonomsko socialni odbor Evropske unije.

Veliko lepih dokumentov je bilo že narejenih, vendar brez angažiranja sindikatov politiki kaj radi pozabijo nanje. S sindikalnimi akcijami, kot je ETF projekt, pa se lahko ti dokumenti tudi uresničijo.

Karin Alleweldt je poudarila, da na koridorju IV akcije in sodelovanje potekajo najbolj organizirano, saj je na tem koridorju močno izkazan interes gospodarskih subjektov v Evropski uniji (Nemčiji) in ob Egejskem morju. Njeno poročilo je obsežen dokument, v katerem se je dotaknila tudi neuspešnega poizkusa organizacije socialnega dialoga v obliki problemske konference v Sloveniji pred dobrim letom dni.

K dejavnostim na IV. koridorju si sam dovolim reči, da je gospodarstvo spoznalo, da ni dovolj, če je del koridorja dobro razvit, če je socialni dialog mogoč samo na delu koridorja, ves koridor mora delovati dobro, brez socialnih napetosti (stavk), da bi transport potekal nemoteno in hitro. Da pa bi to zagotovili, morajo biti zainteresirani in zadovoljni vsi partnerji, (tudi delojemalci).



*E. Thielmann – vodja oddelka za politiko transevropske mreže in razvoj tehnologije*

V sklopu bruseljskega obiska smo se seznanili z E. Thielmannom, vodjem oddelka, in Grahamom Simsom, sekretarjem oddelka za politiko transevropske mreže in razvoj tehnologije. Ta oddelek sodi v direktorat Energija in transport (DGTREN), ki pa je del bruseljske administracije, imenovane Evropska komisija.

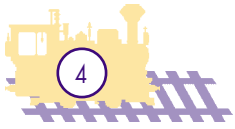
E. Thielmann je v svojem uvodnem nagovoru poudaril, da je koncept TEN (transevropska infrastrukturna mreža) nastal že v Helsinkih in je eden od najpomembnejših projektov EU.

Seveda je veliko odvisno od držav in gospodarstev, skozi katera koridorji potekajo, da promovirajo dobre projekte, ki bodo lahko vzpostavili do okolja prijazen in učinkovit transport. Poudaril je še, da je tudi sam zelo zainteresiran za sodelovanje na področju koridorjev, saj bi si želel več informacij o težavah, s katerimi se spopadamo. Konec leta 2003 se bodo koridorji ponovno opredelili predvsem iz vidika širitve v zaledje. Pri tem bodo zelo pomembni tokovi transporta.



*Od leve: Vladimir Svalina, Eike Eulen, Janina Malinowska in Drago Torej*





Graham Sims je z nekoliko sarkazma omenil, da ministri pridejo na konferenco, podpišejo sporazum, nato nanj pozabijo, ponovno pridejo na konferenco, podpišejo deklaracije v zvezi s sporazumom in zgodba se ponovi. Izhajajoč iz Bele knjige je politika Evropske unije v obdobju do 2010 jasna. Več sredstev bo namenjenih železniški infrastrukturi, kar mora omogočiti hitrejši razvoj. A zato morajo biti pripravljene projekti, ki bodo pogoj za pridobitev sredstev. Stranske proge pa je mogoče financirati na podlagi nacionalnih programov razvoja regij, saj so tudi za razvoj regij v okviru Evropske unije pripravljena velika sredstva.

Pogovore smo imeli še s predstavnikom IRU – lobistične organizacije cestnih prevoznikov – Wimom Smoldersom in predstavnikom CER – lobistične organizacije železniških prevoznikov – Jeanom Paulom Preumontom. Od letos so tudi Slovenske železnice članica te organizacije.

ETF je z obema organizatorjema že podpisal protokol o sodelovanju na posamičnih projektih. Za nas je posebnega pomena, da je v protokolu že določena priprava skupnih dokumentov v zvezi z mednarodnim vozniskim dovoljenjem za strojevodje, s pogoji za delo mobilnega osebja v čezmejnem prometu in sodelovanje pri določanju EU varnostnih standardov. Vsa tri

področja bodo v primeru uskladitve med socialnimi partnerji direktno uveljavljena kot direktive EU brez možnosti amandmiranja v parlamentu Evropske unije.

Za konec bi dejal še, da si takšnega sodelovanja želimo tudi »doma«. Vsekakor upam, da je tudi referendum, ki smo ga izsilili s pomočjo veliko Slovencev, eden od dejavnikov, ki bo spremenil odnos države do delojemlcev in sindikatov, njihovih predstavnikov.

V juniju je v načrtu regijska konferenca o koridorjih v Sloveniji. Tudi ta je namenjena razvoju partnerskega dialoga. Upajmo na boljše.

Drago Torej

## Kako smo oddali podpise v parlament!

# ZA ŠTETJE OBRAZCEV POTREBOVALI ŠTIRI URE!

V petek, 8. novembra, smo predsedniku državnega zbora Borutu Pahorju predali 59.460 podpisanih obrazcev za razpis predčasnega zakonodajnega referenduma. S tem smo državnemu zboru naložili, da v roku 30 dni od vložitve zahteve razpiše zakonodajni referendum. Predsednik državnega zbora je takrat menil, da bi bil lahko možen datum referenduma 12. januar 2003.

Čeprav je bilo po računalniških podatkih Ministrstva za notranje zadeve overjenih 62455 tisoč podpisov, smo v petek, 8. novembra, predali v državni zbor 59.460 podpisov. Nekaj podpisanih obrazcev je tako ostalo pri posameznikih, mogoče tudi zato, ker smo se odločili oddati podpise tri dni prej, kot se je uradno iztekel rok za zbiranje podpisov (11. novembra).

Skrbno zložene obrazce smo nekaj po deveti uri pripeljali pred državni zbor ter jih v vhodni avli parlamentarnega posloplja zložili pred detektorjem, ki pregleda vsebino vnesenih stvari. Po opravljenih vhodnih formalnostih smo zavoje z obrazci odnesli v eno od razpravnih dvoran, kjer nas



*V tem kupu je bilo 59.460 obrazcev*

je sprejela generalna sekretarka državnega zbora Jožica Velišček. Na tem sestanku so se prešteli in ožigosali zavoje, sprejel se je zapisnik, nato je maloštevilčna ekipa

pričela šteti obrazce. Po navodilu generalne sekretarke so jih prešteli le nekaj več kakor potrebnih 40 tisoč, za kar so potrebovali slabe štiri ure.



## Spoštljiv sprejem pri predsedniku Borutu Pahorju

Ob deseti uri nas je v sprejemni dvorani predsednika državnega zbora sprejel njegov predsednik Borut Pahor. Vodja štaba akcije zbiranja podpisov Silvo Berdajs mu je na tem sprejemu pojasnil ključne razloge, ki so svet delavcev in sindikate pobudnike pripeljali do tega, da smo izpeljali to akcijo, na podlagi katere mora država razpisati referendum. Po kratki obrazložitvi mu je simbolično predal zavoj obrazcev, ter se mu ob tem zahvalil tako za korekten odnos uslužbencev državnega zbora kot za korekten odnos službujočih na upravnih enotah po Sloveniji.

Predsednik državnega zbora Borut Pahor je dejal, da mu trenutna vloga predsednika tega zbora ne omogoča izrekanja kakršnih koli komentarjev k naši akciji. Pojasnil je nekatere zakonitosti v zvezi z izpeljavo referenduma ter obenem dejal,



da bo državni zbor na naslednji seji sprejel odlok, v katerem bo določil datum razpisa referenduma. S spoštljivim rokovanjem se

je poslovil od nas ter nam ob tem čestital za uspešno akcijo.

## Trnova pot do oblikovanja referendumskega vprašanja

# REFERENDUMSKO VPRAŠANJE POPRAVLJALI KAR ŠTIRIKRAT

»Zadnji dogodki in navidezni pravni zapleti kažejo, da zaposlene na Slovenskih železnicah pri prestavljanju pik in vejic poskušajo vleči za nos in da so vprašanje dobro razumeli.«

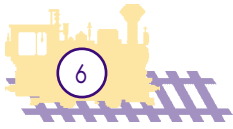
S temi besedami so sveti delavcev in sindikati na SŽ v svojem sporočilu, slabe tri ure pred izrednim zasedanjem državnega zbora 4. decembra, nagovorili slovensko javnost (na tiskovni konferenci in v novicah na spletni strani), da poskušajo nekateri poslanci narediti vse, da do referenduma o privatizaciji in preoblikovanju Slovenskih železnic ne bi prišlo. Kako si je drugače mogoče razlagati dejstvo, da so sindikati pobudniki morali skupno kar štirikrat po-

pravljati referendumsko vprašanje, ker ga nekateri poslanci pač niso bili sposobni ali pa ga niso hoteli razumeti.

Prvič se je referendumsko vprašanje popravljalo 25. septembra, ko smo vložili pobudo za razpis referenduma (na podlagi mnenja zakonodajno pravne službe), drugič smo popravljali referendumsko vprašanje po oddaji zbranih podpisov, 13. novembra (na podlagi mnenja zakonodajno pravne službe).

Potem ko je poslanec Janez Podobnik zahteval, da se o našem referendumskem vprašanju opredeli matični odbor za infrastrukturo in okolje, je bila zaradi nerazumevanja vladajočih poslancev na tem od-

boru imenovana komisija treh poslancev (Janez Podobnik, Aurelio Juri, Vučko), ki je popravila besedilo vprašanja tako, da bi bilo pomensko bolj jasno. Kljub temu, da matični parlamentarni odbor potrdi popravljeno vprašanje tričlanske komisije – pri delu te komisije so sodelovali tudi naši predstavniki – pa naslednji dan državni zbor ponovne »ne razume« vprašanja, in pozove predlagatelje, da ponovno jasneje opredelijo referendumsko vprašanje. Sindikati, pobudniki referenduma, sedaj že četrtoč popravljajo referendumsko vprašanje in 4. decembra državni zbor končno sprejme odlok o razpisu referenduma, ki bo 19. januarja prihodnje leto.



Na podlagi 12. člena zakona o referendumu in ljudski iniciativi (Uradni list RS, št. 15/94 in 13/95 – odločba US, 34/96 in 43/96 – odločba US in 59/01) in prvega odstavka 108. člena poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 35/2002) je Državni zbor Republike Slovenije na seji dne 4. decembra 2002 sprejel

## **ODLOK**

### **o razpisu predhodnega zakonodajnega referenduma v zvezi s predlogom zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d. (ZPPJPSZ)**

#### **I**

Na podlagi zahteve štirideset tisoč volivcev, ki jo je Državni zbor prejel 8. novembra 2002, se razpiše predhodni zakonodajni referendum v zvezi s predlogom zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d. (ZPPJPSZ, EPA 578-III).

#### **II**

Vprašanje, ki se daje na referendum, se glasi:

**»Ali naj se s predlaganim zakonom o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d. (ZPPJPSZ – EPA 578-III – nujni postopek) uredi preoblikovanje in privatizacija javnega podjetja Slovenske železnice, d.d. drugače kot je predlagano, in sicer tako:**

- da javno podjetje Slovenske železnice, d.d. deluje kot javno in enovito podjetje, ki zagotavlja kakovostne železniške storitve in varnost ter urejenost železniškega prometa;
- da se javno podjetje Slovenske železnice, d.d. vključijo vse tiste dejavnosti, ki so nujno potrebne za zagotavljanje varnega in urejenega železniškega prometa;
- da se v primeru privatizacije javno podjetje Slovenske železnice d.d. privatizira zgolj kot celota tako, da država ohrani večinski delež in prevladujoč vpliv;
- da se v skladu z zahtevami Evropske unije javnemu podjetju Slovenske železnice, d.d. zagotovi takšno finančno strukturo, na podlagi katere se bodo vzpostavile razmere za uspešno poslovanje javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.;
- da se javnemu podjetju Slovenske železnice, d.d. zagotovi dolgoročno sistemsko financiranje tistih železniških storitev, ki se izvajajo zaradi javnih koristi tako, da pokrije razliko med ceno, ki jo določa država, in dejanskimi stroški javnih prevozov, ki jih zahteva država, in zagotavlja tudi ustrezen razvoj teh storitev;
- da se zagotovi pospešeno izvajanje nacionalnega programa razvoja slovenske železniške infrastrukture.«

#### **III**

Za dan razpisa referenduma s katerim pričnejo teči roki za opravila, ki so potrebna za izvedbo referenduma, se določi ponedeljek, 9. december 2002.

#### **IV**

Glasovanje na referendumu se izvede v nedeljo, 19. januarja 2003.

#### **V**

Ta odlok začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Številka: 005-02/97-8/25  
Ljubljana, dne 4. decembra 2002

Predsednik  
Državnega zbora  
Republike Slovenije  
Borut Pahor



## »KRIVCI ZA NESREČE TUDI BREZ KAZNI«

**Odgovor predsednika SSŽ Draga Toreja na članek Krivci za nesreče tudi brez kazni, objavljen v Dnevniku, 7. decembra 2002**

Članek obravnava varnost na Slovenskih železnicah in ugotavlja, da je v tekočem letu varnost boljša kakor v preteklih petih letih, da pa je nezgod še vedno preveč. Ob koncu se članek lahko prevesi v sklep, kjer kot poglobitveni razlog za težave Slovenskih železnic navede krizo vodenja in preveliko moč sindikatov. Žal ravno slednje ne drži povsem. Če bi bilo to res, bi nas pred pripravo zakona o usodi Slovenskih železnic povabili k sodelovanju. Tako bi lahko imeli dober zakon, ki bi zagotavljal varen promet na tirih. Na žalost pa smo morali ubrati daljšo pot.

Železnico dobro poznamo in zato se zavedamo, da je ohranitev enovitosti Slovenskih železnic nujni pogoj za varnost prometa. Za zaposlene je varnost potnikov, drugih uporabnikov in ne nazadnje nas

sami poglobitnega pomena. Zato nas je prizadela trditev, da "nekateri krivci (za nesreče op. p.) sploh niso bili kaznovani za svoje napake, saj disciplinski postopek ni bil uveden. Za to se menda lahko zahvalijo predvsem svoji pripadnosti najmočnejšim sindikatom". Ta trditev je žaljiva, saj ni nihče kriv, dokler se mu tega ne dokaže. Ker je varnost železniškega prometa na prvem mestu, o krivdi ali nedolžnosti odločajo neodvisne preiskovalne komisije. Če je krivdo mogoče dokazati, kazni določijo disciplinska komisija. V nekaterih primerih je preiskovalna komisija ugotovila, da obdolženi niso odgovorni za nastalo škodo, da so nedolžni, in primera ni predala disciplinski komisiji. Vse delavce, ki so v dolgotrajnem in neodvisnem postopku pred preiskovalno komisijo dokazali svojo nedolž-

nost, označiti za "nekažnovane krivce", pa je le malo preveč.

S tem, da je nezgod še vedno preveč, se zaposleni na Slovenskih železnicah strinjamo. Da je varnost prometa ogrožena, zaposleni na SŽ že ves čas opozarjamo, prav tako opozarjamo, da se zmanjšujejo sredstva, namenjena obnovi prog. Predlog zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, ki ga je pripravila vlada, varnosti ne namenja dovolj pozornosti, in prav to je bil poglobitveni razlog, da smo zbrali več kakor 60.000 podpisov podpore za razpis referenduma o usodi Slovenskih železnic. Upamo, da se bodo državljanke in državljani na predhodnem zakonodajnem referendumu 19. januarja odločili za rešitev, ki bo zagotavljala varen železniški promet.

## »TRETJINA SE JE IZTIRILA«

**Odgovor predsednika SSŽ Draga Toreja na članek v časniku Delo Tretjina se je iztirila, objavljen 6. decembra 2002**

Članek z naslovom Tretjina se je iztirila povzema trditve Srečka Hvauca, predsednika Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije, enega izmed sindikatov znotraj Slovenskih železnic, ki ugotavlja, da vladni predlog zakona o preoblikovanju Slovenskih železnic ni dober. Kljub temu ga podpira. G. Srečko Hvauc ugotavlja, da vladni zakon "predvideva premajhna sredstva za poplačilo starih obveznosti Slovenskih železnic in nevarnost v zvezi s privatizacijo". Vendar pa hkrati trdi, da bi zakon preprečil divjo privatizacijo brez nadzora, ki poteka že zdaj.

Železniško gradbeno podjetje Ljubljana je eno od dveh delno že privatiziranih podjetij znotraj Slovenskih železnic. In prav sindikat tega podjetja, Sindikat železniš-

kega gradbenega podjetja, ki se ne strinja, da se o usodi Slovenskih železnic razpiše referendum, je dopustil, da se del njihovega podjetja privatizira. Po njihovih trditvah pa je privatizacija, ki poteka sedaj, divja in brez nadzora. Postavlja se vprašanje, zakaj so to dopustili, če sami sodijo, da to ni dobro, in zakaj to še vedno nadaljujejo?

Zavedamo se, da je usoda Slovenskih železnic stvar vseh državljanov Slovenije, in ne more biti stvar samo nekaterih zaposlenih na Slovenskih železnicah. Prav zato se zavzemamo za referendum, kjer bodo vsi državljani Slovenije odločili o tem, kakšno in čigavo železnico v Sloveniji potrebujemo. Dve tretjini zaposlenih na Slovenskih železnicah sta ravnali odgovorno

in v desetih dneh pridobili podporo več kot 60.000 državljanov, da se razpiše referendum o usodi Slovenskih železnic.

Problematiko železniškega prometa je treba rešiti, zato smo pripravili predlog ureditve Slovenskih železnic v skladu s poznavanjem trenutnega stanja uporabnikov storitev in zaposlenih na Slovenskih železnicah. Ne zatrujemo, da je naš predlog preoblikovanja Slovenskih železnic edini primeren. Trdimo le, da je vladni predlog o preoblikovanju Slovenskih železnic slab. S to oceno se strinja tudi Srečko Hvauc. Glede na velik pomen Slovenskih železnic menimo, da je povsem na mestu, da o primerosti enega ali drugega predloga o obstoju Slovenskih železnic odločijo državljani Slovenije na demokratičnem referendumu.



## Častni predsednik SSSLO Slavko Kmetič se je upokojil

# VSO SREČO V NOvem ŽIVLJENJSKEM OBDOBJU, SLAVKO!

Ob bok novembrski seji glavnega odbora SSSLO je predsednik sindikata Drago Torej organiziral pogostitev v čast dolgoletnemu predsedniku našega sindikata in sedanjemu častnemu predsedniku Slavku Kmetiču, ki se je nedavno upokojil. Na srečanje je povabil nekaj »prvoborcev«, ki so ob koncu osemdesetih let skupaj s Slavkom pogumno uve-



*Ob sprejemu darila (zlate verižice, ki ima na ploščici vgraviran emblem našega sindikata)*

ljavljali novo vlogo in pomen sindikalizma na železnici. Od vabljenih so se srečanja udeležili Franc Kokošar, Janko Pinosa, Jože Ošljaj in Drago Žnidar.

Drago Torej se je v uvodnem nagovoru spomnil začetkov delovanja našega sindikata in predvsem posameznikov, ki so dali delovanju našega sindikata velik pečat. Poudaril je, da je neizbrisno sled in poseben pečat minulih let delovanja našega sindikata pustil prav Slavko, ki je naš sindikat vodil skoraj dvanajst let. Predsednik mu je ob tej priložnosti v znak spoštovanja izročil darilo, ter mu ob tem zaželel vse dobro v novem življenjskem obdobju. Podobne želje in zahvale njegovemu prispevku k razvoju našega sindikata so na tem srečanju izrekli vsi, ki so ob tem obujali spomine na prijetne, a tudi neprijetne utrinke iz minulih let našega delovanja.

Čeprav smo se Slavku za njegovo uspešno vodenje sindikata zahvalili pred dvema letoma, ko je sprejel funkcijo delavskega direktorja in bil hkrati imenovan za častnega predsednika našega sindikata, pa je njegova upokojitev nov mejnik, ko se Slavko tudi dejansko poslavlja od službovanja na železnici. Glede na njegov značaj in močno voljo »biti dejaven« ne gre dvomiti, da bo Slavko našel nov izziv, kjer bo



lahko uveljavil svoje znanje in življenjske izkušnje. Mogoče bo smer njegovega delovanja povezana s politiko, do katere je imel že do zdaj zelo kritičen odnos.

Slavko, zdaj ko končuješ delovno pot, ti ob tem želimo vse najboljše v preživetju tvojega »upokojskega staža«, obenem pa ti še enkrat izrekamo veliki HVALA za vse, kar si dobrega storil za Sindikat strojevodij Slovenije.

## ZNANI REZULTATI VOLITEV ZA SVET DELAVCEV NA SLOVENSkih ŽELEZNICAH

V 15. volilni enoti, ki je vključevala delavce v Sekcijah za vleko na SŽ, so imeli volilci za razpoložljivih pet mest v tem svetu na izbiro devet kandidatov. Pet kandidatov je predlagal glavni odbor našega sindikata, kandidature štirih kandidatov pa so podprli volivci z najmanj petdesetimi podpisi.

Po opravljenih volitvah, ki so potekale med 11. in 14. decembrom, so bili v svet delavcev Slovenskih železnic izvoljeni naslednji kandidati:

1. Silvo BERDAJS (SV Ljubljana)
2. Anton LOKAR (SV Ljubljana)
3. Dobrivoje SUBIČ (SV Divača)
4. Milan MIKL (SV Maribor)
5. Zdenko LORBER (SV Maribor)



Iz drugih medijev

## POVOŽENE ŽELEZNICE – Privatizacijski referendum

Slovenija ima šanso, da se na zemljevid svetovnega gospostva vpiše še s čim več kakor s tem, da se na skupinski sliki z natovskimi hlapci v njenem imenu prerivata kar dva predsednika. Zdaj bomo imeli tudi referendum z najdaljšim vprašanjem v zgodovini človeštva – in s tem tudi izviren prispevek k tehnologijam gospostva. Ne le to: ob gnojnici, ki jo na železniški referendum hitijo zlivat nekateri tukajšnji časnikarji, bomo poslej tudi vedeli, kdo pri nas so »novi psi čuvaji«, kakor je bojevnike za neoliberalno globalizacijsko politiko imenoval francoski novinar Serge Halimi, čigar knjigo smo pravkar dobili v slovenskem prevodu.

Že bežen pogled na referendumsko vprašanje je zadosti, da tudi manj poučeni v folkloristiki tukajšnje politike zaslutimo, da zadeva smrdi. Smrdela je že poprej, že ko je železničarski sindikat zbiral podpise za referendumsko pobudo. Bržkone o nobeni taki pobudi občila niso manj obveščala, bržkone še nobene niso gospodarji javnega prostora tako skrbno zavili v molk in pozabo. Medijske agenture oblasti so seveda tudi pri nas pretežno medijske agenture oblasti, in vajeni smo že, da zlasti steklo pričakajo vsako pobudo, ki vznikne zunaj monopola strankarskega establišmenta. Navadili smo se tudi, da se v ideoloških aparatih države ne piše in ne govori o svetovnih okvirih dogodkov, o strukturnih vzrokih procesov, da se ne praska pod protokolarno površino: to je tabu, to je tako rekoč nespodobno, kdor javno razkriva strukturne procese sedanjega kapitalizma, tega obravnavajo po regulah o nespodobnem razgaljanju. A ob železniškem referendumu je bilo prikrivanja, zamegljevanja, netočnosti, ignorance in arogance že za te znane manire preveč: zadeva smrdi!

Zadeva smrdi, ker je simptom. Simptom, pod katerim se skriva, skoz katerega se po svoje izraža nič manj kot osrednje vprašanje sodobnega človeštva, glavno razpotje našega časa; naj gremo po poti neoliberalne globalizacije pogubi naproti – ali se upremo kapitalski paradigmi smrti in posku-

simo najti še kakšno prihodnost?

Na prvi pogled naj bi se na referendumu odločali, ali naj Slovenske železnice še naprej ostanejo enotno podjetje, kakor hočejo njihovi delavci in delavke, ali pa naj bi jih razbili na manjše kose, ki bi jih potem postopno razprodali, kakor hoče vlada v svojem zakonskem predlogu. Ob pazljivejšem branju pa vidimo, da hočejo delavke in delavci preprečiti privatizacijo železnic. To vsekakor izhaja iz nekoliko nenavadne formulacije: »da se v primeru privatizacije javno podjetje Slovenske železnice privatizira zgolj kot celota tako, da država ohrani večinski delež in prevladujoč vpliv«. Železnice naj ostanejo skupaj, večinski lastnik z odločilnim glasom pa naj bo država. Železniški sindikat si ne upa naravnost nasprotovati privatizaciji železnic: očitno meni, da je ultimat Evropske zveze. To je sicer res ultimat Evropske zveze – vendar pa je vsesplošna privatizacija tudi avtentična politika vseh dosedanjih tukajšnjih »tranzicijskih« vlad. Nismo opazili, da bi se med farso pridružitvenih »pogajanj« tukajšnji »pogajavci« kdaj uprli privatizaciji na sploh in posameznim vrstam privatizacij na posebej. Vseeno pa železničarji poskušajo ustaviti razdiralne posledice privatizacije železnic: onemogočiti hočejo zasebno gonjo za dobički in zavarovati javno naravo železniških uslug.

Prav v tem je civilizacijsko razpotje: ali »liberalizirati« vse družbene dejavnosti, vključno z zdravstvom, šolstvom, pokojninami, transporom, energijo, naravnimi viri, občili, kulturo ... »liberalizirati«, to je, spremeniti te »usluge« v tržno blago in vse te dejavnosti podvreči gonji za zasebne dobičke – ali ohraniti javno naravo vsaj pri nekaterih dejavnostih, vsaj nekatere javne »usluge« odtegnili kapitalistični akumulaciji in jih zadržati v ne-kapitalističnih obzorjih drugih, ljudem in naravi prijaznejših vrst družbenosti, v horizontih recipročne menjave, odložene medgeneracijske menjave, lahko bi dodali tudi (nekapitalističnega) trga. Dilema je preprosta: ali ohraniti »Evropski« tip socialne države in jo nadalje

razvijati – ali se ukloniti napadom neoliberalizma, katerega učinke lahko najjasneje vidimo, denimo, v ZDA. Pri tem ne smemo pozabiti, da je »evropska« socialna država dosežek stoletnih socialnih bojev, revolucij, uporov, vztrajnih prizadevanj milijonskih množic – in da je tudi liberalni model »dosežek« nekega razrednega boja, namreč boja velikega kapitala, svetovnih izkoriščevalcev in njihovih zatiralskih pomagačev. Tudi ne smemo pozabiti, da je Evropska zveza, »EU«, ta čas, žal, na barikadah »ameriškega« neoliberalnega modela. V nasprotju s publicami, s katerimi nas pitajo trenutni oblastniki in njihovi psi čuvaji, je dilema, k sreči, še zmerom: »Katera Evropa? Evropa socialnih dosežkov delovnih razredov – ali Evropa zajedalskega kapitala?«

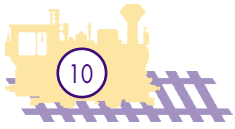
Železničarji s svojimi zahtevami branijo socialno Evropo, branijo državo, ki brzda ekscese kapitala. Sedanja vlada razbija socialno državo, zastopa Evropo (?) kapitala, kakor zastopa železno pest neoliberalnega izkoriščanja in zatiranja – zvezo Nato. Ali pa bodo ljudje, ki bodo glasovali na referendumu 19. januarja, res vedeli, o čem se odločajo?

Praden oddate svoj glas, preberite, kakšna je bilanca privatizacije železnic v Veliki Britaniji. V nesrečah, do katerih je prišlo zaradi dotrajane opreme, nespoštovanja varnostnih predpisov, preutrujenosti delavcev in podobnih stranskih učinkov gonje za dobičkom, je umrlo 80 ljudi, okoli 960 je bilo ranjenih. Privatne železniške kampanije so opustile »nerentabilne« vlake in ukinile popuste – tudi popuste za učence in študente. Liberalna politika se navadno propagira z gonjo proti »dragi državi«. A zaradi privatizacijskega opustošenja bo britanska država v naslednjih desetih letih v železnice vložila 60 milijard funtov. Ne dopustite, da neoliberalizem povozi naše železnice!

Povzeto po Mladini,  
19. decembra 2002,

Rastko Močnik





## Nova spletna stran našega sindikata

# www.strojevodje.org

Za tiste, ki uporabljate internet, bo bržkone zanimiva novica, da imamo od srede novembra povsem svojo, uradno spletno stran sindikata strojevodij, na naslovu [www.strojevodje.org](http://www.strojevodje.org). Z lastno spletno stranjo želimo predvsem lažje, hitreje in enostavneje posredovati informacije tako naši notranji javnosti, kot tudi tistim izven sistema Slovenskih železnic, ki z zanimanjem spremljajo dogajanje v našem sindikatu. Spletna stran se ne bohoti v raznih barvah, ni takšnih ali drugačnih flashev, banerjev..., ker gre le za našo uradno stran, ki je v prvi vrsti namenjena posredovanju informacij o delovanju našega sindikata.

Na spletni strani je mogoče pridobiti informacije, ki se dotikajo naše zgodovine (ustanovitev našega sindikata in izvedba prve stavke), pogledati si je mogoče ključne akte našega sindikata (statut, poslovnik...)

predstavljeno je vodstvo sindikata (vključno s predsedniki območnih odborov). Posebna podstran je namenjena Budniku, kjer boste lahko naš časopis v celoti prebrali v pdf. formatu. Posamezne podstrani so namenjene predstavitev območnih odborov in predstavitev dela komisij, vendar jih vseh še nismo uspeli napolniti z vsebino, kar pa se bo zgodilo kmalu. Zanimiva je rubrika foto arhiv, kjer bomo objavljali fotografije iz naših srečanj in druženj. Sedaj si lahko ogledate fotografije iz našega srečanja v Kamniški Bistrici. V rubriki povezave vam je na voljo vsa pomembnejša delovna pravna zakonodaja, kot tudi zakoni in pravilniki iz področja železnice (Zakon o varnosti v železniškem prometu, signalni pravilnik...).

Na prvi strani se lahko kot bodoči obiskovalec naše strani naročite na novice, ki jih boste redno prejeli na naslov vaše

elektronske pošte. Eden od namenov postavitve lastne spletne strani je bil tudi ta, da na tak način posredujemo novice medijskim ustanovam širom po Sloveniji. To možnost sedaj že s pridom izkoriščamo. Informacije, ki smo jih posredovali javnosti v zvezi s popraviljem referendumskega vprašanja in odzive na pisanje v časopisih, smo vsem pomembnejšim televizijskim, radijskim in časopisnim uredništvom posredovali ravno preko interneta.

Postavitev lastne spletne strani bo gotovo dosegla svoj namen. Posredovanje informacij bo še lažje in sprotnejše. Mogoče bo dobiti tudi neposredne odzive obiskovalcev naših strani, kar bo lahko spletnemu uredništvu v veliko pomoč, sindikatu pa eden od pomembnih virov informacij. Naslove elektronske pošte za vaše pisanje najdete v rubriki kolofon.

O sindikatu | Zgodovina | Arhiv novic | e-Budnik | Komisije

**O sindikatu**

Lepo pozdravljeni na novi spletni strani Sindikata strojevodij Slovenije!

Na njej vam bodo vedno na voljo zanimive novice, obvestila in članki o dejavnosti naše organizacije in njenih članov. Spletno stran bomo redno osveževali z zanimivimi prispevki, o katerih boste lahko prejeli tudi napovedno e-pošto. Nanjo se boste lahko kadar koli naročili ali pa jo objavili.

**Sindikat strojevodij Slovenije** je samostojna, neodvisna in demokratična interesna organizacija, ki zastopa, uveljavlja in varuje interese svojih članov. Deluje po načelu solidarnosti in vzajemnosti ter neodvisno od političnih strank in organov oblasti. V sindikat se lahko prostovoljno včlanijo posamezni delavci z namenom, da bi varovali in izboljšali svoj družbeni, ekonomski in socialni položaj ter da bi varovali svoje pravice na podlagi dela in iz dela ter delovnega razmerja.

Sindikat je tudi pobudnik zelo odmevne akcije **"Za obstoj proti demontaži"**, katere namen je preprečiti razkosanje Slovenskih železnic. Ta demontaža bi omogočila samo divjo privatizacijo dobičkonosnih delov sistema in zanemarila neprofitni del, ki zagotavlja varnost prevoza ljudi in blaga.

Ne dovolimo, da se znanje in izkušnje, ki jih imamo železničarji, ignorira. Ne dovolimo, da bi se zakon o preoblikovanju in privatizaciji Javnega podjetja Slovenske železnice speljal skozi zakonodajni postopek mimo nas. Ne dovolimo, da bi se to dogajalo skrito pred očmi javnosti!



## Naš nekdanji sodelavec

# DUŠAN MURŠIČ

## Prej enajst let na lokomotivi – sedaj enajst let v Avstraliji

V rubriki »naš sodelavec« smo do sedaj predstavili kolege, ki se poleg svojega poklica ukvarjajo še s kakšno dejavnostjo, zanimivo za širše bralstvo. V tem primeru pa predstavljamo kolega strojevodjo, ki se je pred enajstimi leti odločil zapustiti Slovenijo in se z vso družino preselil v Avstralijo. Zanimivo ob tem je, da je po letu 1991 sedaj prvič v Sloveniji.

Tako kot se je meni, se verjetno še marsikomu postavlja vprašanje, od kod razlogi, da se v zrelem, petintridesetem letu življenja odločiš zapustiti rojstni kraj in začneš nekje drugje živeti popolnoma na novo. Če še ob tem zapišem, da si je Dušan v Sloveniji ustvaril dom in družino z dvema otrokoma – sam je delal kot strojevodja, žena je bila medicinska sestra – ter da ga eksistenčni položaj gotovo ni silil v ta korak, potem je odgovor na zgoraj zastavljeno vprašanje še toliko težji. Sam pravi, da se je za ta korak odločil na hitro. Nekaj so k temu pripomogle negotove razmere, ki so takrat vladale v Sloveniji – v Avstralijo je

odšel nekaj dni pred pričetkom vojne za Slovenijo – nekaj je k temu pripomoglo dejstvo, da je ostal brez staršev, še najbolj pa ga je gnal izziv – živeti drugje. In kako sam gleda na preteklih enajst let življenja v novi državi?

**»V Avstralijo smo odpotovali v začetku junija 1991. Kljub temu, da ima žena v Avstraliji sorodnike, ki so nama v začetku pomagali pa so bili začetki življenja na tej celini vse prej kot lahki. Še posebej zato ker nisem obvladal angleščine. Najprej je bilo treba iti za eno leto v šolo, da sem se naučil jezika. V tem času smo živeli od vladne podpore – avstralska vlada še danes vsodbuja prihod tujcev s poklici, ki jih tam primanjkuje. Na klimo v Adelajdi, kjer živim, se nisem dolgo privajal. Mrzlih zim ni. Poleti – to je med novembrom in marcem – se temperature dvignejo do 35 sto-**

**pinj, pozimi pa se ne spustijo pod 15 stopinj.**

**Od vsega začetka, ko sem se zaposlil, delam v avtomobilski tovarni Mitsubishi, žena je končala šolanje za višjo medicinsko sestro in je zaposlena v domu za starostnike. Mikalo me je sicer zaposliti se na železnici, vendar je zaposlitev Neavstralca pri njih redka. V podjetju nas je okrog tri tisoč in izdelujemo vozila za pretežno ameriški trg. Skoraj vsi smo vključeni v sindikat, ki je izredno močan in dobro organiziran. Tudi stavkali smo že! Na teden zaslužim okrog šesto avstralskih dolarjev – pet dolarjev dam za sindikalno članarino, dodaten dolar pa še za redna mesečna družjenja članov, kjer se skupaj s partnerkami poveselemo ob živi glasbi. Kot dolgoletni uslužbenec v podjetju dobim v uporabo avto, tako da imam v zvezi s tem strošek samo z bencinom. Cene hrane so nižje kot v Sloveniji. Bencin je za polovico cenejši kot tukaj. Finančno pa nas recimo »tepe« šolanje otrok na zasebnih šolah, ki je skorajda pogoj, da dobi otrok možnost za nadaljnje šolanje in ugodno zaposlitev. Slovencev mlajših generacij skorajda ni, tako da se bolj družim z drugimi, na primer s Poljaki.«**

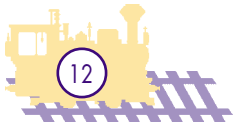
In kakšen je pogled našega nekdanjega sodelavca na Slovenijo danes, potem ko domovine enajst let ni videl?

**»Zunanje spremembe so več kot očitne. Veliko je novih zgradb. Ceste so veliko boljše kot tedaj. Opažam da se je kakovost avtomobilskega voznega parka močno dvignila. V trgovinah je ponudba odlična, je pa vprašanje kakšna je kupna moč ljudi. O cenah v trgo-**



Dušan si je z zanimanjem ogledoval naš Pendolino.





**vinah lahko rečem, da so v povprečju visoke – višje kakor v Avstraliji.»**

In na koncu še vprašanje, ki ga po navadi zastavimo vsakomur, ki se odseli iz Slovenije. Ali se ima namen kdaj vrniti v domovino?

**»V Avstraliji imam vse, kar sem ustvaril. Tudi otroci, ki so vmes že bili v Sloveniji, so se navadili novega življenja. Hčerka se bo recimo prihodnje leto tam poročila. Z domovanjem, službo in nasploh z novo državo sem zadovoljen, tako da je možnost moje vrnitve majhna.**

**Vselej pa z veseljem sledim vsemu, kar je povezano s Slovenijo, in bo tako tudi vnaprej. Sicer pa želim vse dobro nekdanjim kolegom, še posebej moji »klasi« strojevodske šole.**

Zdenko Lorber

## IZLET NA AVSTRIJSKO KOROŠKO

Na tradicionalni jesenski izlet smo se Mariborčani podali po Avstrijski Koroški. Izpred kurilnice smo se na pot odpravili 17. oktobra ob šesti uri in bili že po nekaj urah na prvi točki naših ogledov, in sicer pri znameniti romarski cerkvi Marija Zaal, ki velja za eno največjih v tem predelu Avstrije. Na avtobusu smo imeli »gostobesednega« vodiča, ki nam je veliko pripovedoval o zanimivostih same Avstriji, ter še posebej njene južne dežele Koroške. Ker je s tem delom sosednje države zgodovinsko zelo povezana tudi usoda naših prednikov, je bilo ob vodičevem pripovedovanju zanimivo obuditi naše znanje o zgodovini Gosposvetskega polja in takratne države Karantanije.

Po ogledu bogate cerkve smo se ustavili pri knežjem prestolu, kjer so ustoličevali karantanske vojvode. Naslednja točka je bil ogled pravljичnega gradu Hoochostowitz. Impozantost njegove postavitve na strm skalni vrh je navduševala že ob pogledu nanj iz avtobusa. Posebnost tega gradu so številna grajska vrata (14), ki so nekdanj prepredčevala turškim zavojevalcem osvojiti ta grad. Na grad se da priti ali s tirno gondolo ali pa peš, po približno 20-minutni hoji. Čeprav je grad »od spodaj« videti pravljično, pa sta nas njegova notranjost in njegov obseg na vrhu malo razočarala. Kratko vodeni ogled gradu smo ob prvi kavici končali na terasi grajske gostilne.

Sledila je pot do glavnega mesta Koroške, Celovca. Vodič nas popeljal do srednjega trga, nam tam pojasnil nekaj najzna-



čilnejših dejstev, povezanih s tem mestom, nato pa smo imeli dve uri časa, da smo se prosto sprehodili po tem mestu. Ker je v tem mestu mogoče slišati kar nekaj slovenske govornice, prebrati kakšen napis v slovenščini ali videti kakšno ustanovo, namenjeno Slovincem (Mohorjeva družba, banka ...) smo se v tem mestu počutili kar domače. Sledil je ogled »sveta v malem«, ki mu v Avstriji pravijo Minimundus. Na tem mestu so v merilu 1:25 tisoč postavljene vse pomembnejše zgradbe, objekti ali spomeniki, ki v posamezni državi pomenijo nacionalni simbol ali veljajo za poseben arhitekturni dosežek. Videti je mogoče kar 167 takšnih eksponatov (Eifflov stolp, kip svobode, ka-

tedralo sv. Petra v Vatikanu, operno hišo v Sydneyju ..., tudi železniške mostove in speljano železnico, po kateri vozi vlak ICE, itd.). Zaradi lepote objektov in natančnosti gradnje je večina na tem mestu izpraznila filme na svojih fotoaparatih in poslikala najzanimivejše objekte. Po ogledu Minimundusa smo se na kratko sprehodili še do Vrbskega jezera ter se nato na slovenski strani ustavili še na večerji.

Po odzivih udeležencev sodeč gre ugotoviti, da so bili z izbiro točk ogleda, organizacijo ter vodenjem izleta zadovoljni. To pa je bil tudi naš cilj. Prihodnje leto zato na svidenje na novih izletniških dogodivščinah.





## »HERCULES« NA SLOVENSKIH TIRIH

Nedavno smo doživeli zanimiv obisk avstrijskih železničarjev na naši osrednji magistralni progi od Maribora do Kopra. V goste se je pripeljala nova dizel-električna lokomotiva znamke Siemens, imenovana Hercules, po videzu na moč podobna električni lokomotivi Taurus, katero smo v Budniku že predstavili.

Na mariborski železniški postaji smo jo z zanimanjem opazovali in pri tem sklepali, da gre v tem primeru za promocijsko komercialni obisk, s katerim se želi Siemens dobrikati naši stroki, da bi se ob morebitnem nakupu odločili za njihova vozila. A naše prepričanje je bilo zmotno. Edini razlog njihovega obiska v Sloveniji je bil ugotoviti, koliko njihova dizel lokomotiva zadostuje kriterijem prometno tehničnih standardov za vožnjo po slovenskih progah. Zato so bili nad meritveno vožnjo povabljeni strokovnjaki v vleki ter republiški inšpektor za promet. Slednji so merili zavorne razdalje pri različnih hitrostih lokomotive,



ugotavljali delovanje in združljivost varnostnih naprav na lokomotivi ter opravili vleko vlakov po najzahtevnejših odsekih naših prog.

Potem kar smo lahko videli in slišali v zvezi s tem obiskom, lahko rečemo: »Evropa se nam nezadržno približuje!«

### OO Maribor

## ODHODNICE NAŠIM KOLEGOM

Pred kratkim smo pripravili sprejem za naše kolege, ki so se nedavno upokojili v skladu s sprejetim programom razreševanja presežnih delavcev. Med temi so bili **Mirko Lukič, Bojan Bohak in Miran Kukec**. Skupaj z njimi se je v tem obdobju upokojil tudi **Pranjo Avguštinovič**, ki je julija lani doživel težko poškodbo, ki ga je prikovala na invalidski voziček.

Za vse te kolege je značilno, da jim zdravje oziroma poškodba ni omogočila, da bi svojo delovno kariero končali na lokomotivi, ampak jih je izguba prve zdravstvene skupine soočila z novo življenjsko situacijo. Spoprijeti se je bilo treba z delom, ki ga dotlej niso bili vajeni. Izguba zdravstvene skupine, ki v našem primeru največkrat pomeni tudi odhod iz lokomotive, se na posameznikih različno odraža. Zagotovo je res, da si tega nihče ne

želi. Za marsikoga je soočenje z novim zdravstvenim izvidom in skoraj v istem mahu z prerazporeditvijo na novo delovno mesto travmatična izkušnja, ki v njegovi samozavesti pusti določene posledice.

Kako so to dejstvo sprejeli naši kolegi, ki so se pred kratkim upokojili, seveda ne vemo. Vedeli pa smo, da jim je treba ne glede

na to, da niso dočakali zadnje »ture« na lokomotivi, pripraviti odhodnico, ki so si jo kot naši dolgoletni sodelavci in člani našega sindikata nedvomno zaslužili. V zadnjih dneh njihovega uradnega službovanja smo jim tako pripravili manjšo pogostitev, na kateri smo jim zaželeli vse najboljše v njihovem novem življenjskem obdobju.


**VESELO, ZDRAVO IN USPEŠNO  
TER ZADOVOLJSTVA  
POLNO LETO 2003**

sekretar  
**Silvo Berdajs**

podpredsednika  
**Zlatko Ratej  
Gorazd Senica**

predsednik  
**Drago Torej**

# NAGRADNA KRIŽANKA

					Sestavil Drago Cimerman	VRSTA ŽVEČILNEGA GUMJA	AKADEM. RAČUN. INTERNET	KAR SE NAVIJE (MN)	PREBIVALEC KAMBODŽE	VRSTA TOMOŠOVIH MOTORJEV	NAŠA ROKOMETA. SONJA	NAJDALJŠA ULICA V ZG	KDOR NI V UNIFORMI	TENISAČICA KURNIKOVA			
					ŠPORTNICA NA SANEH		13								9		
					SKAKALNA PONJAVA					1							
					ODDELEK IZNAJDB		7										
					IZRAELSKA POLITČARKA GOLDA					BERTONCELJ							KDOR LOVI NA OST
					KONICA					PLUG							
ODPLAKA					MESTO V ITALIJI												
	RDEČE KRVNIČKE	NALOGA POSLANCA	KAR SE IZTEPE	AVTO. OZN. KRANJA AM. SKLAD. GEORG		TURŠKI VLADAR KAZALNI ZAJMEK				PRIPIŠ OKRAJŠANO	AMERICUJ	ŠIMBOL ŽVEPLA SARAJEVO					
POKLOPEC SAPNIKA							3			NASTAVA RIMSKI POZDRAV							
LAT. IZRAZ ZA ROŽICO			8				NIZ. POMORŠČAK ABEL						5				
HRVAŠKI POLOTOK						REKA NA ŠVEDSKEM	RIMSKA 4 VODILO EL. VODNIKOVI	11		ŠVEDSKO MOŠKO IME	CIGARA	PRVI SAMOGLASNIK ORG. ENOTA GRADNJE					
UDAREC Z JEZIKOM					KOPER SL. TEKST TOVARNA			BELGIJSKI SLIKAR JAMES									
ITAL. MOŠKO IME									NAZIV NASPROTJE MIRU (MN)				EL. MERSKA ENOTA				
OSCAR NEBDAL			MED. OZN. ZAHOD		NERESNICA SESEK			KAR SE VLOŽI FR. KNJIŽ. BORIS	4								
NEKD. OZN. ČEŠKOSLO- VAŠKE			ŽIVAHNOST IDEM									METER NADAV					
POTOVALNI NAČRT		6						2			NENADNA SMRT						
TEH. VAGONSKA DEJAVNOST				KRAJ OB SOČI TONA						ŠVEDSKO SMUČIŠČE OGLJIK							
IZVRŠNI ODBOR			PREBIVALEC TAJVANA								10	POVRŠINSKA MERA					

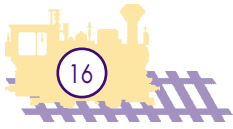
GESLO :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----

Za popestritev tokratne številke smo vam pripravili novoletno križanko, ki jo je sestavil naš mariborski enigmatik Drago Cimerman. Uredništvo bo med pravilnimi gesli, poslani do 20. 01. 2003, na naslov: Sindikat strojevodij Slovenije, Trg OF 7, 1000 Ljubljana (za Budnik), razdelilo tri lepe nagrade.







Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevođij 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, 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.

# Srečno 2003

## Malo za šalo, malo za res

*V vojaški ambulanti se je oglasil vojak Tine. Pravzaprav sta ga pripeljala prijatelja.*

*Povedal je, da je oslepel in bi šel rad domov.*

*Doktor je naredil pest, stegnil roko in zamahnil pred Tinetovimi očmi, ta pa ni trznil z očmi.*

*“Kaj vidite?” ga je vprašal doktor.*

*“Nič!”*

*Nato je doktor neslišno iz sosednje sobe pripeljal prsato medicinsko sestro, ki je slekla svoj zgornji del in si pred Tinetom pričela masirati prsi.*

*“In kaj vidite sedaj?”*

*“Samo neke obrise!”*

*“Dragi moj,” je rekel doktor, “vaše oči so morda res v temi, toda vaš nudedelj kaže smer proti vojašnici!”*

*V nekdanji Sovjetski zvezi so razpisali natečaj za najboljši vic.*

*3. nagrada: Pet let v zaporu, v katerem je bil zaprt Lenin;*

*2. nagrada: Petletno potovanje v Sibirijo, po Leninovi poti;*

*1. nagrada: Srečanje z Leninom.*

*V veliki dvorani je hipnotizer hipnotiziral gledalce.*

*Najprej je rekel*

*“Spanje!” in vsi so zaspali.*

*Nato je rekel: “Smejanje!” in vsi so se smejali.*

*Ko je tako hodil po odru gor in dol se je spotaknil in rekel:*

*“Sranje!”*

*Na vratih pozvoni in mladi mož reče gospodarju:*

*“Gospod Ribar, rad bi vašo hčerko peljal na ribarjenje.”*

*“Toda, saj se ne pišem Ribar, temveč Kavs!”*

*“No, nisem hotel biti direkten!”*

*Ženska je ...*

*Med 15. in 18. letom kot Kitajska ali Iran.*

*Razvija se hitro, ima polno potencialov, a je zaprta pred tujci.*

*Med 18. in 21. letom je kot Afrika ali Avstralija. Odkrita le do polovice, napol divja, prečudovita narava. Da ne omenjamo plodnosti.*

*Med 21. in 30. letom je kot ZDA ali Japonska.*

*Popolnoma raziskana, zelo dobro razvita in odprta za trgovino, predusem z deželami z veliko denarja in avtomobili.*

*Med 30. in 35. letom je kot Indija ali Španija,*

*Zelo vroča in se zaveda svoje lepote.*

*Med 35. in 45. letom je podobna Franciji ali Argentini. Ponekod uničena zaradi časa vojn, a še vedno zelo topla. Vsekakor vredna obiska.*

*Med 50. in 60. letom je kot Rusija ali Kanada. Prostrana in tiha. Nihče ne čuva meja, a hladna klima drži potencialne obiskovalce ob strani.*

*Med 60. in 70. letom je podobna Angliji ali Mongoliji. Slavna preteklost brez prihodnosti.*

*Po 70. letu je kot Afganistan.*

*Vsi vedo, kje je, a ni nikakršne možnosti, da bi kdo šel tja.*

*Tik pred smrtjo je kot Jugoslavija.*

*Vsi vedo, da razpada, in vsi se »grebejo« za njeno zapuščino.*

