



Budnik



ISSN 1408-7405

45

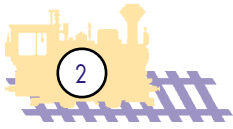
februar/2003

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

REFERENDUM JE MIMO, KAKO NAPREJ

Rezultat na referendumu je bil tesen in po našem mnenju škodljiv. Kje so razlogi?

Ne verjamem, da so v slovenski privoščljivosti. Ne verjamem, da sta solidarnost in odpor proti privatizaciji na tako nizki ravni.

Verjamem pa, da so v skrajno nizkotni in iz proračunskih sredstev plačani antipropagandi, ki je zavajajoče povzemala naša sindikalna stališča, obljubljala nova delovna mesta, velik prihranek finančnih sredstev ob neuspehu na referendumu in uspešne enovite železnice.

Kakšna prevara!

Že v nedeljo zvečer, takoj po objavi neuradnih rezultatov, je minister za promet Jakob Presečnik napovedal delitev podjetja na tri dele, zmanjšanje števila zaposlenih za več kakor 1500 in nekakšno vključevanje lokalnih skupnosti v financiranje železnic.

Ali nismo ravno takšen razplet napovedovali in se zato odločili za referendumsko akcijo? In tu se zgodba šele začne.

Posledice zavedenosti bodo šele prišle.

Kaj nam je storiti?

V tem trenutku strniti vrste, ohraniti mirne živce ter se pripraviti na naslednje poteze vlade oziroma uprave SŽ.

Zagotovo bomo še naprej iskali pot iz nastale situacije. Zagotovo bomo prisiljeni tudi reagirati.

Upam lahko le, da bo javnosti ostala v spominu nizkotna prevara, ki je bila storjena po elektronskih medijih in v obliki zavajajočega ministrovega pisma vsem slovenskim gospodinjom, in da nas bo ta takrat podprla.

Na temo referendumskega rezultata sem 23. januarja sklical izredno sejo glavnega odbora in 31. januarja izredno sejo skupščine. Zaradi moralnih razlogov in zaradi prihodnjega normalnega delovanja sindikata sem predlagal glasovanje o zaupnici. Kot je razvidno iz zapisnika 1. izredne seje, mi je bila zaupnica izglasovana, tako da lahko s polnim zaupanjem nastopam in zagovarjam stališča in usmeritve našega sindikata. To bo zelo pomembno že v kratkem, ko bomo začeli pogajanja

za spremembe in dopolnitve KPDŽP. Neuradne informacije, da sta uprava in delovna skupina MPZ že pripravili predloge sprememb, že krožijo. V trenutku, ko ta prispevek nastaja, uradnega predloga še ni. Zagotovo pa bodo spremembe KPDŽP na področju, ki izhaja iz uveljavitve zakona o delovnih razmerjih, priprava na poizkus zmanjševanja pravic iz KPDŽP, kar pa je s pomočjo tiskanih in elektronskih medijev potekalo v predreferendumskega času.

Nova smer, ki na vladi res da še ni potrjena, bila pa je predstavljena na svetu delavcev in sindikatom, a potrjena na nadzornem svetu, kaže na nov način reševanja situacije in drugačen odnos do poslovanja. Kriza, ki je bila povzročena v preteklem obdobju, bi lahko bila usodna, vendar pa lahko rečem, da Nova smer kaže pozitiven pristop in pogum, potegniti »vlak« s stranskega tira! Najbrž med nami ni nikogar, ki se ne bi strinjal s tem, da se bosta obsega dela v tovornem in potniškem prevozu skorajda podvojila. Ali se bosta res, pa je odvisno od veliko dejavnikov. Odločilni so prav gotovo v nabavi novih sposobnejših lokomotiv in povečanju zmogljivosti za prevoz potnikov. Strateški načrt to predvideva. Boleča točka ali drugače rečeno – velika neznanka je predvideno zmanjševanje števila zaposlenih in strukturalna neskladja, na kar smo tako sindikati kot svet delavcev imeli pripombe.

Vse bolj jaseen je tudi položaj vleke. Vleka kot taka ostaja celota. Med tovorni in potniški promet se bodo razdelila vozna sredstva. Tudi tukaj se že kaže, kako, čeprav uradne in dokončne delitve še ni. Je pa že jasno, da bo med vleko ter potniškim in tovornim prometom uveljavljena pogodba o upravljanju voznih sredstev.

V času nastajanja članka se je ponovno odprla »zgodba« turnusov. Več kot očitno je, da z voznim redom ustvarjeni nered, ki izhaja iz vedno več izrednih vlakov in vedno manj rednih vlakov, nekateri odgovorni želijo prevaliti na domnevno slabe – po izkoriščenosti – turnuse. To stalno nedokončano zgodbo bo treba razrešiti na najvišji ravni SŽ, saj se s sprenevedanjem, ki

smo mu priča, težav ne da rešiti. Če je na primer v voznem redu iz Kopra le 18 rednih vlakov, ki naj bi se upoštevali za turnus, dejansko pa jih vsak dan vozi med 25 in 30, je jasno, da je zato potrebno več ljudi. Ali so ti ljudje razporejeni v turnus vlakov ali v turnus rezerve, je po našem mnenju nepomembno. Pomembno je, da se vlaki zvoziijo, da je turnus življenjski in ljudje zaposleni. Dejstvo je, da grafični turnus rednih vlakov ni odraz dejansko opravljenega dela, zato je ta nepotrebna vprašanja treba razčistiti na najvišji ravni, kar je tudi ena od kratkoročnih nalog.

Na E-lokih so bile opravljene meritve vsebnosti azbesta v zraku. Rezultate še čakamo.

Težave s Simensi (312) po zagotovilih direktorja Vleke, Valterja Oblaka, službe rešujejo neposredno s proizvajalcem in po njegovih zagotovilih pričakujejo rešitve v kratkem.

Tudi letos, 18. februarja, smo imeli težak nalet med Zidanim Mostom in Hrastnikom, ko je vlak naletel na tovorno cestno vozilo, ker je voznik tovornjaka obtičal na prehodu. Strojvodja se je reševal z begom v hodnik. Prisebnost in pozornost sta ga rešili, saj je bila strojevodska kabina zelo poškodovana. Tako na srečo ni utrpel večjih fizičnih poškodb. Štiri dni pred tem je med Beltinci in Ljutomerom vlak naletel na kombinirano cestno vozilo, ki se je zagostilo pod lokomotivo. Ob tem je treba omeniti še dejstvo, da je bil to za strojevodjo že tretji tak dogodek v zelo kratkem obdobju. Res da fizičnih poškodb ni utrpela psihične posledice pa pri takem dogodku zagotovo ostanejo. Oba dogodka kažeta na to, da vozniki cestno motornih vozil ne jemljejo dovolj resno nevarnosti, ki prežijo na križanjih cest z železnico.

Preventivne vzgoje je očitno premalo. Ker je nastala škoda, tako človeška kot materialna, zelo velika, bi se bilo smotrno odločiti za skupno akcijo ministrstva, zavarovalnic in SŽ.

Štirinajstega marca bo potekal svetovni akcijski dan železničarjev. Letos bo posvečen odprtju železniške infrastrukture za prost



dostop. Vsi evropski železniški sindikati se vključujemo v akcijo. Osrednja prireditelj bo v Berlinu, kjer bomo v obliki nekaj urnih demonstracij protestirali proti hitenju pri odpiranju infrastrukturnih poti, saj ni izpolnjenih prav veliko pogojev za to. Nimamo namreč direktive v delovnih razmerah, delovnem času, prav tako nimamo izdelanih

tehničnih standardov. Demonstracije se bomo s transparentom in delegacijo udeležili tudi sindikati, člani ETF in Slovenije.

Že na začetku sem zapisal, da je in bo treba spremljati razvoj dogodkov na področju sprejemanja zakonodaje in Nove smeri, vključno s spremembami KPDŽP. Intenzivnost bo zelo velika.

Morebitne govornice preverjajte pri predsednikih območnih odborov oziroma članih skupščine ali v tajništvu sindikata. To bo najboljša preventiva zoper slabe občutke, nam pa bo v pomoč pri reagiranju in delovanju.

Drago Torej

REFERENDUMSKE OBLJUBE!

Izid referendum je znan. Ne gre skrivati, da smo bili tisto referendumsko nedeljo 19. januarja močno razočarani vsi tisti, ki verjamemo v projekt enovitega sistema Slovenskih železnic in v dejstvo, da nam privatizacija podjetja po koščkih v prihodnje ne obeta normalnega razvoja celovitega sistema Slovenskih železnic. Toda po razočaranju je treba – kot je zapisal naš predsednik – misli in delovanje osredotočiti na nova dejstva in temu primerno naravnati naše delo.

Poraz v številkah pomeni, da smo izgubili za pičla dva odstotka glasov. Za našo pobudo je glasovalo 236.534 volivcev, proti jih je bilo 254.904. V teh številkah ne gre prezreti tudi dejstva, da je od skupaj oddanih 501.429 glasovnic bilo kar 9.991 glasovnic (1,99 odstotka) neveljavnih. Po tem referenduskem izidu smo bili priča številnim pogovorom – tudi na sejah naših organov – in analizam posameznikov, ki so iskali vzroke za tak referenduskim izid. Misli večine bi lahko strnili v dva ključna razloga za tak rezultat. Eden se dotika zapletenega referendumskega vprašanja, drugi pa obsežne, negativne in zavajajoče medijske propagande nasprotne strani.

O referenduskem vprašanju smo že veliko povedali. Sestavili smo ga mi, predlagatelji – ker je tudi tu vladal dvom, kdo ga je sestavil – pri čemer smo morali upoštevati normative, ki jih vsem predlagateljem nalaga Zakon o referendumu in ljudski iniciativi. V skladu s tem smo morali ljudi »vprašati« in hkrati predlagati, kako bi mi imeli ta zakon urejen drugače, kot je bil predlagan. Če pa hočeš v referenduskem vprašanju zaobjeti vsebino celotnega zakona

– kar je prav tako izhodišče, povzeto iz Zakona o referendumu – je bilo vse prej kot lahko, celoten zakon strniti v vsebino šestih alinej referendumskega vprašanja. In na koncu, primerjava z referenduskim vprašanjem o vlaganju sredstev v telekomunikacije nam pokaže, da tudi njihovo vprašanje ni bilo »lahko«, da je bilo sestavljeno iz dveh alinej, in da je bila v uvodu vprašanja postavljena podobno »zapletena« zveza besed, kot smo jo bili primorani uporabiti tudi mi.

Drugi, prej omenjeni – za mene ključni – razlog za tak izid referenduma pa gre iskati v medijski kampanji, ki jo je vodilo Ministrstvo za promet. Dogajanje med sredo in petkom v tednu referendumskega odločanja je pokazalo na to, kako daleč je sposobna iti država, da ljudi zmanipulira v zmotne odločitve. V zmotne dobesečno zato, ker je veliko ljudi, v dobri veri, da podpirajo naš predlog, na referenduskem lističu obkrožilo besedico – proti. Kljub temu, da smo na televizijskih in radijskih soočenjih z argumenti izničili argumente nasprotne strani in da so nam tudi predreferendumske ankete dobro kazale, to ni zadostovalo. Skoraj sleherni naš član pozna kakšno zgodbo zmanipuliranega volivca, ki je največkrat nasedel anonimnim radijskim oglasom, misleč, da oglašujemo predlagatelji. Analiza treh dni medijskega zavajanja nam pove, da je Ministrstvo za promet jemalo denar iz vreče brez dna, ko je plačevalo številne, pogosto vrteče se radijske oglase in zajetne časopisne oglase v tiskanih medijih. Ob tem pa so dobila vsa gospodinjstva domov še oglas, v katerem je Presečnik »gradil« onkološke inštitute in

obljubljal malodane nadzvočno hiter razvoj Slovenskih železnic – le PROTI je bilo treba obkrožiti in problemi Slovenskih železnic bodo rešeni!!!

Obljube, ki so ji podali predstavniki Ministrstva za promet, so bile; da bodo po slovenskih tirih vozili predvsem domači vlaki, da referenduskim PROTI pomeni nova delovna mesta, da SŽ ne bodo več bremenile proračuna, da bodo SŽ prilagojene potrebam potnikov, da bodo SŽ ostale v večinski lasti države, da se bodo razvile v konkurenčno podjetje z ustreznimi kadri, da se bo odpravil zastareli način nakupa vozovnic, da ne bo gneče, zamud in neprilagojenih vozniških redov, da ne bo neusklajenih povezav z drugimi vrstami prevozov in da bodo volivci z glasom PROTI omogočili varno pot v evropsko prihodnost.

Obljube seveda zavezujejo. Tako tiste, ki so jih izrekli, kot tudi nas, da opozarjamo odgovorne na njihovo uresničevanje.

Mi smo s to referenduskim pobudo podali svojo opcijo načina preoblikovanja Slovenskih železnic. Dejstvo je, da naša opcija – iz razlogov, ki so bili navedeni – na referenduskem odločanju ni dobila potrditve.

Upamo lahko, da se vsi, ki so 19. januarja dobili potrditev – tako predlagatelji spornega zakona, kot istomišljeniki – zavedajo pričakovani volivci in odgovornosti, ki jim je bila s tem dnom naložena. Le ta se bo kazala v odnosu do slovenske javnosti, predvsem pa do zaposlenih na Slovenskih železnicah.

Sicer pa ... ali ni neko protislovje v tem, da zmagovalci niso odpirali šampanjcev?!

Zdenko Lorber



SEMINAR TAIEX-a V BRUSLJU, 27. IN 28. JANUARJA 2003

TAIEX (Urad za tehnično pomoč pri izmenjavi informacij) generalnega direktorata za širitev EU pri Evropski komisiji je v sodelovanju z ETF (Evropsko zvezo transportnih sindikatov) in generalnim direktoratom za energijo in transport v Bruslju organiziral seminar o evropski zakonodaji, ki zadeva železniški sektor. Nanj je urad povabil predstavnike prometnih ministrstev, železniških uprav in sindikatov. Iz Slovenije smo se seminarja udeležili po dva predstavnika Slovenskih železnic, (Dragica Frank in Alenka Pirnat) dva predstavnika sindikatov, (dr. Peter Verlič in Drago Torej), ministrstvo za promet pa je zastopal Robert Pajk.

Seminar je vodil Jean Arnold Vinois, predstavnik direktorata za energijo in transport. Na kratko je predstavil teme, nato pa predal besedo Paolu Gozziju, ki je na kratko predstavil poudarke Bele knjige v zvezi z oživitvijo železniškega transporta. Poudarki so se nanašali predvsem na izenačevanje pogojev in stroškov med različnimi vejami transporta, pridobitev večjega deleža transporta v okviru EU, promocijo inter-

modalnega transporta in povezovanje transevropskega in vseevropskega železniškega omrežja (sedanjih članic, novopridruženih članic in drugega omrežja Evrope).

Cristina Tilling je v imenu ETF predstavila stališča sindikatov, ki Beli knjigi očitamo, da ne vsebuje socialne note, zaradi česar obstaja možnost nastajanja socialnega dumpinga – zniževanja pravic s cenejšo delovno silo. V naslednji točki je predsedujoči J.A.Vinois predstavil temeljno usmeritev evropske železniške politike, v kateri je predstavil 1. in 2. infrastrukturni paket, potrebo po interoperabilnosti, potrebo po kakovostnem železniškem servisu in evropsko strojevodsko licenco.

Hinne Groot iz direktorata za transport in energijo je predstavil nekatere specifične ureditve (dir. 91/440/EEC in 2001/12/EC) o razvoju železniških družb v Uniji, ki zajemajo liberalizacijo tovarnega prometa, ločitev računov (finančnega poslovanja) med infrastrukturo in transportnim servisom, neodvisnost (od države) v delovanju in poslovanju podjetja, neodvisnost mene-

džerja in funkcije (naloge) neodvisnega telesa (infrastrukturni menedžer).

Po predstavitvi je potekala razprava in eno od zanimivejših vprašanj je bilo, ali EU zahteva privatizacijo železnic. Nanj je odgovoril predsedujoči J.A.Vinois, ki je zelo jasno poudaril, da EU nikoli ni zahtevala privatizacije in tega tudi ne namerava.

Na vprašanje, kako je s sredstvi ISPA in sredstvi kohezijskih skladov, smo prav tako dobili odgovor od predsedujočega. Poudaril je, da se za razvoj namenjajo zelo velika sredstva, od modrosti in sposobnosti posameznih držav pa je odvisno, za kaj se bodo uporabila in kakšna korist bo od njih. Bela knjiga jasno napotuje na čim večje investicije v železniško omrežje.

V nadaljevanju je bila predstavljena direktiva 2001/13/EC o licenciranju na železniškem področju, direktiva 2001/14/EC o alokaciji prevoznih poti (infrastruktura), o najemanju infrastrukture in varnostni licenci, s posebnim poudarkom na izjavi o železniškem omrežju, eksternih stroških (določitvi) za najem prevozne poti in varnostnim certifikatom, pomembnosti ter oddajanju prevozne poti v pomenu konkurenčnosti med različnimi oblikami transporta, z upoštevanjem okoljskih in socialnih stroškov.

Predstavljena je bila še direktiva 2001/16/EC o interoperabilnosti konvencionalnega železniškega transporta (sistema), področja interoperabilnosti, tehnični vidiki, kvalifikacije, zdravstvene sposobnosti in varnost osebja.

Na koncu smo bili navzoči iz držav udeležnik povabljeni, da predstavimo, kako je EU zakonodaja v državah, od koder prihajamo, upoštevana. Na žalost moram ugotoviti, da je privatizacija, ki jo zagovarja Ministrstvo za promet, skorajda izjema celo med novopridruženimi državami. Sicer pa lahko ugotovimo, da se z odprtjem infrastrukture prehitve udeležanje nekaterih direktiv, predvsem s področja varnosti, res pa je tudi, da bomo sindikati (ETF) kot reprezentativni predstavniki zaposlenih



Jean Arnold Vinois – predstavnik direktorata Evropske komisije za energijo in transport.

vabljeni in vključeni v odbore za pripravo izvedbenih aktov in direktiv, predvsem na področju socialnih regulativ – delovni čas, varnost, zdravje, kvalifikacija in izobraževanje osebja – ter na področju tehničnih standardov in varnostne agencije.

Urad ETF v Bruslju pa je za sindikalne predstavnike organiziral še ogled evropskega parlamenta, kjer nas je sprejel Johannes Swoboda – član parlamenta (poslanec), ki je podpredsednik socialdemokratske struje v parlamentu, sicer Avstrijec.

Predstavil nam je način sprejemanja direktiv, obrazložil možnosti za omilitev drugega železniškega paketa, ob tem pa opozoril, da je konzervativna struja v parlamentu močnejša in da se ravno ta tako zavzema za popolno liberalizacijo.

V pogovoru je predstavnik Slovaške omenil, da so pri njih povsem ločili infrastrukturo od transporta (dve podjetji) pod pretvezo, da to zahteva EU. Johannes Swoboda je povedal, da zakonodaja EU tega ne narekuje in ugotovil, da se takšna zavajanja uporabljajo iz nekakšnih čudnih interesov.



Dr. Peter Verlič in Drago Torej v Evropskem parlamentu.

Udeležili smo se še dela seje socialdemokratske struje, na kateri so razpravljali o Iraku. Seja je potekala v posebni dvorani z okrog 250 sedeži. Največja dvorana, kjer

zaseda parlament, pa ima 740 sedežev. Kmalu bodo v njej sedeli tudi poslanci iz Slovenije.

Drago Torej

Disciplinski postopki po novem!

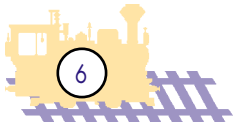
BREZ PRAVILNIKA NEGOTOVO IZVRŠEVANJE DISCIPLINSKIH POSTOPKOV!

Z novim Zakonom o delovnih razmerjih, ki je začel veljati 1. januarja letos, so se spremenili postopki ugotavljanja disciplinske in odškodninske odgovornosti posameznikov. Novi zakon disciplinsko odgovornost opredeljuje v samo osmih členih, kar ob dejstvu, da še ni novega Pravilnika o disciplinski in odškodninski odgovornosti (ob tem pa še ni v tem delu spremenjena kolektivna pogodba), povzroča negotovost pri izvajanju disciplinskih postopkov. Pravna služba na SŽ je sicer izdala nekakšno prehodno navodilo, ki pa ne daje odgovorov na vsa vprašanja, v določenih delih pa ustvarja le zmedo. V zvezi s tem se

postavlja upravičeno vprašanje, kaj je do sedaj delala naša pravna služba, ki kljub dejstvu, da je vsebina Zakona o delovnih razmerjih znana eno leto in da sedaj zakon velja že dva meseca, ni pripravila predloga novega Pravilnika o disciplinski odgovornosti, ki bi odpravil večino nejasnosti. Žalostno je, da se sedaj tako pomembnega področja in občutljivega področja, kot je disciplinska odgovornost delavcev, tako volontersko lotevamo.

Ključne spremembe načela vodenja disciplinskih postopkov pa so naslednje; vodenje disciplinskih postopkov je poenostavljeno, kar vnaša negotovost in daje možnost

samovoljnega vodenja, ki ga bodo izvajali pooblašeni delavci organov družbe. Odpravljene so dvostopenjski postopek in dvostopenjske komisije. Po novem se kot disciplinska kršitev šteje vsaka kršitev pogodbenih in drugih obveznosti. Kršitev v prihodnje ni več treba opredeljevati kot lažje oz. hujše kršitve. Kot disciplinske sankcije se lahko še naprej izrekata javni opomin in denarna kazen, medtem ko o pogojnem izrekanju kazni ni nikjer več govora. Prav tako se nikjer več ne omenja možnost sklica javne disciplinske obravnave. V skladu z zakonom ima delavec po novem možnost dati zagovor, na katerega mora biti



ustrezno vabljen – lahko pa izkoristi možnost navzočnosti zagovornika. Na delavčev željo se zagovora lahko udeleži tudi sindikalni zaupnik, ki ima možnost biti dejaven udeleženec v postopku. Sicer pa je v skladu z zakonom dana možnost sindikatu, da v osmih dneh od prejema obdolžitve poda pisno mnenje, vendar samo v primeru, če je delavec izrecno zahteval, da se tudi sindikatu posreduje obdolžnica. »Avtomatiz-

ma«, kot smo ga poznali do sedaj, da se sindikat o disciplinskem postopku dokazno obvesti sočasno kot delavec, ni več. To zahteva od nas dodatno pozornost v fazi sprejema obdolžitve. Klasičnega suspenza, kot smo ga poznali do sedaj, ni več, tudi dosedanjšega načina prekinitve delovnega razmerja ni več. V teh primerih bo prišlo do prekinitve pogodbe o zaposlitvi iz krivdnih razlogov. Ker bo treba okvire delovanja

disciplinskih postopkov urediti podrobno v Pravilniku, je sedaj kaj več težko zapisati. V tem delu bo posebno zanimiva tudi podrobna uradna razlaga Zakona o delovnih razmerjih. Do sprejema Pravilnika pa kaže opozoriti, da pošiljajo kadrovske službe sekcij vse disciplinske izreke v potrditev upravi Slovenskih železnic. Le-ta pa lahko posamezni izrek potrdi ali pa tudi ne. Morali bomo torej biti zelo pozorni.

SLUŽBENA POTOVANJA IN VOZNE OLAJŠAVE!

Ker je bilo v zadnjem času kar nekaj vroče krvi okrog razlag posameznih določil navodil oziroma okrožnic, podajamo v tej zvezi naslednja pojasnila:

Nejasnost v zvezi s službenimi potovanji, ki »naj ne bi bila več mogoča« z EV-1, vam podajamo naslednjo veljavno in dobesedno razlago iz Navodila 121 o prevozu potnikov:

»**14. člen, tč. 32** Železniški delavci potujejo službeno, kadar potujejo zaradi pre-

vzema vlaka ali službe, kadar se zaradi odpovedi vlaka ali kadar se po predaji službe vračajo v svojo domovno postajo in v drugih primerih. Načeloma naj bi vsi železniški delavci potovali na podlagi izkaznice SP-2. Če teh nimajo, osebje vlečnih vozil potuje reži v 2. razredu na podlagi lokomotivskega lista, osebje vlaka pa na podlagi obračunskega lista.«

Nekaj nejasnosti in nejevolje pa je povzročila tudi okrožnica, ki podrobneje do-

loča **izdajo in podaljšanje izkaznic SP** za leto 2003. V večini primerov nejasnosti se dogaja, da si nismo dovolj dobro prebrali podrobnosti v zvezi z izdajo in ceno posameznih SP-jev. Tisti, ki se vozite z vlakom v službo razmislite, ali vam je v interesu naročiti vozovnico SP-2 (neomejeno število voženj po vsej Sloveniji), ali pa vam bo zadostovalo, če boste naročili izkaznico SP-3 (neomejeno število voženj od kraja bivanja do kraja zaposlitve).

Osrednja tema

NOVA SMER – POSLOVNA PREOBRAZBA SŽ 2003–2010

Projekt nove uprave Slovenskih železnic Nova smer je prišel na plan ob koncu lanskega leta. V skladu z napovedmi predsednika uprave SŽ iz začetka njegovega mandata je pripravljen projekt, ki pomeni strateški načrt preobrazbe podjetja do leta 2010. Na njegovi podlagi je bil izdelan tudi poslovni načrt za leti 2003 in 2004, ki strateške usmeritve iz načrta že konkretno opredeljuje v obliki časovnih rokov priprave ključnih ukrepov in imenovanju nosilcev izvajanja teh ukrepov.

Strateški načrt poslovne preobrazbe

podjetja ni dokument, ki bi moril z ogromnim številom analiz, podatkov in nakopičenih teorij, ampak je na »kratkih« 19 straneh skopo grafično in podatkovno utemeljen projekt, ki temelji na že opravljenih analizah, vnaša pa precej tržno naravnanih prvin, ki nas na vseh področjih pripravljajo na tržni način ureditve in delovanja projekta. Direktor je vseskozi zatrjeval, da se njegovo nadaljnje direktorovanje na SŽ veže tako na podporo njegovemu projektu pri socialnih partnerjih kot na podporo Novi smeri v vladi RS. Kar zadeva podporo socialnih

partnerjev, je bila ta dana preko naših predstavnikov v nadzornem svetu SŽ (več v nadaljevanju), vlada RS pa se so do zdaj še ni opredelila do tega projekta.

Vizija uprave je, da postanejo Slovenske železnice ključni, tržno usmerjen, tehnološko razvit ter stroškovno učinkovit železniški operater v prevozu blaga na V. in X. vseevropskem koridorju, ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu v Sloveniji in regiji ter vzdrževalec sodobne in varne železniške infrastrukture (v okviru Nacionalnega programa).



SPREMEMBA ORGANIZIRANOSTI

Dosedanja organiziranost je imela skupno šest ravni vodenja, kjer je prevladovala tehnološka logika in kjer so se delovni procesi podvajali. Organiziranost, predvidena z Novo smerjo pa predvideva skupno štiri ravni vodenja, tržno logiko organiziranosti in združevanje delovnih procesov. V skladu s tem se ukinejo poslovna področja, število poslovnih enot se zmanjša, upravna področja, centri in štabne službe pa se združijo oziroma dopolnijo v nove organizacijske enote.

Po novem imamo tako štiričlansko upravo, kateri je pripojen sekretariat. Pod to ravni pa imamo pet jedrnih področij ob tem pa še povezane družbe (centralne delavnice, prometni inštitut, invalidsko podjetje, zdravstveni dom, tiskarna, gradbeno podjetje). Ključna jedrna področja so (druga raven vodenja): tovorni promet, potniški

promet, infrastruktura, nepremičnine in vleka s TVD-jem. Tretjo raven vodenja sestavljajo produktne oziroma regijski centri (dosedanje sekcije), najnižjo raven vodenja družbe pa sestavljajo območne enote oziroma nadzorništva. Kar zadeva te najnižje ravni odločanja, je treba reči, da se je njihovo število kar precej zmanjšalo. Še največ v področju Infrastruktura. V vleki so se obstoječe sekcije preimenoval v regijske centre. Število delovnih enot (prihodnjih območnih enot) pa se je zmanjšalo s tem, ko ni več DE Murska Sobota in DE Rogatec. Vodstvo jedrnega področja Vleka bo imelo v svoji pristojnosti štiri službe. To so splošno gospodarska služba, razvojna služba, tehnična služba in prometno planska služba.

Ob spremembi organiziranosti je treba omeniti tudi prenos sredstev, ki so bila do zdaj v lasti poslovnih enot Vleka. Z Novo

smerjo se prenesejo osnovna sredstva (lokomotive in motorniki) ter nepremičnine v druga jedrna področja. V jedrno področje Tovorni promet se prenesejo vse lokomotive (razen lok. 342, ki se prenesejo v potniški promet) in vsi tovorni vagoni. V področje Potniški promet pa se prenesejo vsi motorniki, prej omenjene lok. vrste 342 ter vsi potniški vagoni. Seveda je treba reči, da se ob tem prenesejo tudi obveznosti do virov sredstev, najetih za nakup prej omenjenih vozil. Vleka bo v skladu s posebno pogodbo vsa vlečna vozila dobila v upravljanje. Pri nepremičninah je tako, da se vse nepremičnine prenesejo v jedrno področje Nepremičnine. Kako bo urejeno razmerje med področjem Nepremičnine, ki bo objekte vzdrževalo in tržilo, do drugih področij (med njimi tudi Vleke), pa za zdaj ni znano (najem, pogodba ...).

AMBICIOZNI POSLOVNI CILJI

Nova smer predvideva do leta 2010 občutno rast prepeljanega tovora in potnikov, rast prihodkov ter zmanjšanje deleža proračuna in stroškov dela v strukturi prihodkov podjetja. V številkah to pomeni povečanje prepeljanega tovora za 82 odstotkov, povečanje števila prepeljanih potnikov za 24 odstotkov in rast tržnih prihodkov za 63 odstotkov. Ob tem pa bi se naj zmanjšal delež proračunskih sredstev v prihodkih za 26 odstotkov, delež stroškov

dela pa za 37 odstotkov.

Kljub temu da se zdijo prej predstavljene številke rasti prepeljanega tovora in potnikov preoptimistične, pa so v Novi smeri podrobno utemeljene. Rast prepeljenega tovora je načrtovana na podlagi dolgoročne tržne analize v širši regiji oz. na tem segmentu prevozov, rast števila prepeljanih potnikov pa temelji na analizi mobilnosti prebivalcev Slovenije ob potrebni optimizaciji potniškega prometa. Rast tržnih prihod-

kov je vezana na planirano uresničevanje prej navedenih načrtov, padec deleža stroškov dela v strukturi prihodkov pa je utemeljen z dejstvom, da se bo število zaposlenih zmanjšalo (naravni odliv + programi razreševanja presežnih delavcev), in s tem, da se bodo poslovni prihodki večali. Na podlagi tako pripravljenih izhodišč predvideva poslovni načrt za leti 2003 in 2004 pozitivno poslovanje Slovenskih železnic že v prihodnjem letu.

STRATEŠKI PROJEKTI

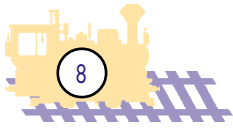
Razvoj podjetja in uresničevanje prej zastavljenih ciljev poslovne preobrazbe podjetja temelji na strateških projektih, ki so predvideni v Novi smeri. Gre za vrsto projektov na vseh segmentih organizacije podjetja. V poslovnem načrtu za leti 2003 in 2004 pa so konkretno opredeljeni tisti projekti, ki se bodo izvajali v teh dveh letih. Ker je tega veliko, se bom omejil zgolj na tiste projekte, katerih nosilec izvajanja je pod-

ročje Vleka, in tiste, ki se dotikajo nagrajevanja zaposlenih.

V obdobju dveh let ima Vleka nalogo, da pripravi in sklene sporazume o interoperabilnosti v regiji predvsem z Italijani (Cervignano-Ljubljana) in Hrvati (Reka-Sežana, Pragersko, Lendava), da sodeluje kot nosilec ukrepa, ki bo poskrbel, da se izboljša čistoča na vlakih, zagotovijo dodatne sedežne zmogljivosti in potnikom ponu-

dijo nudijo dodatne storitve. Naloga Vleke je, da organizira maksimalno izkoriščenost vlečnih sredstev in osebja (od tod izhaja podlaga za sedanje predloge krčenja turnusov). Kar zadeva modernizacijo vlečnega parka, ima Vleka nalogo, da na podlagi tendenc rasti dela določi optimalno število lokomotiv, pripravi investicije za nove lokomotive, nove vmesne člene za motornike 312 in da proda oziroma razdre





nepotrebne lokomotive. V skladu s strateškim načrtom se predvideva nakup novih vozil v letih 2004, 2005 in v letu 2008. Naslednja naloga se dotika racionalizacije vzdrževanja vseh vozil s prenovno opisa obsega del pri vzdrževanju, skrajšanjem časov zadrževanja vozil v popravilu ...

Poleg teh ukrepov, ki so v breme izvajanja področja vleke, pa so posebej za nas pomembni še projekti, ki se dotikajo sprememb vsebin aktov, ki urejajo naše pravice in dolžnosti iz delovnega razmerja. V zvezi s tem se v prvi vrsti omenja prenova oziroma racionalizacija delovnih procesov – posledično zmanjšanje sistematiziranih delovnih mest (na podlagi novih postopkov,

tehnologij in avtomatizacije opravil), ki bo pokazala na morebitne presežke števila zaposlenih, analiza in revizija obstoječe KPDŽP ter dogovorov s socialnimi partnerji, prvenstveno v pogledu učinkovitejše organizacije delovnih procesov. Omenja se tudi projekt prenove izobraževanja izvršilnih delavcev s povečanjem kakovosti, poenotenjem pisnih gradiv in poenotenjem sistema preverjanja znanja. Večina omenjenih projektov naj bi bila uresničena do konca naslednjega leta. O prenovi sistema nagrajevanja zaposlenih pa je Blaž Miklavčič na zadnji seji sveta delavcev povedal, da je to eden najzahtevnejših projektov. Uresničili naj bi ga do leta 2005.

Če na kratko preletim še nekaj zanimivejših projektov, ki pa se ne dotikajo ravno naše službe, bi pri tem omenil ukrepe za tržno ofenzivo tovarnega prometa na V. in X. koridorju, centralizacijo lokalnega vodenja prometa, uvedbo sodobnega upravljaljskega računovodstva in kontrolinga, informatizacijo SŽ, elektronsko podprte vozovnice s prenosnimi terminali za prodajo vozovnic na vlakih, projekt optimalne storitve zasedenosti nepremičnin in pripravo programa za nezasedene nepremičnine ...

Potrebna sredstva za te projekte sestavljajo lastni viri (iz naslova povečanih prihodkov) in kreditov.

PODPORA NOVI SMERI? – NA SPLOŠNO DA, TODA Z NEKATERIMI POMISLEKI

Predstavniki zaposlenih v nadzornem svetu Slovenskih železnic so strateški načrt imenovan Nova smer podprli. Podlago za tako odločitev je mogoče iskati v več točkah.

Nova smer ima ambiciozen cilj postaviti Slovenske železnice v vlogo ključnega operaterja v regiji. Z načrtovanimi rastmi prepljanega tovora in potnikov nam tako zastavljena preobrazba dolgoročno zagotavlja delo, kar je gotovo izhodišče, ki ga ne bo zanemaril nobeden zastopnik delavcev. Nova smer je zelo zahtevna za lastnika (v tej vlogi je vlada RS), ki bo z morebitno podporo projektu – po katerem bi se začele železnice čim hitreje razvijati – moral sistem finančno sanirati (posojila, od-

ložena plačila, dokapitalizacija). Če bo vlada Novo smer v sedanji obliki potrdila, bo to gotovo dober obet za našo prihodnost. In ne nazadnje, še čisto naš, »vlekarški« pogled na Novo smer. V spremembah organiziranosti predvidenih s to preobrazbo, ostaja področje Vleka samostojno, kar je gotovo uresničitev cilja, za katerega smo se vselej zavzemali.

Nova smer ima oziroma bo imela tudi negativne učinke. Predvideno število presežnih delavcev (leta 2003 – 500 delavcev in leta 2004 – 300 delavcev) bo gotovo trd oreh tako za nas, potrudili pa se bomo, da bo še bolj trd za delodajalca, če ne bo spoštoval postopkov in aktov, ki se

za razreševanje te problematike uporabljajo. Naslednji negativni učinek tega programa bodo gotovo pobude za zniževanje obstoječih pravic, zajetih v KPDŽP in drugih aktih. Prepričan sem, da nas bo sindikalne predstavnike ta del v prihodnje najbolj zaposloval in nam povzročal največ sivih las.

Omeniti je še treba, da je Nova smer, kot projekt poslovne preobrazbe podjetja za obdobje 2003–2010 že, v uporabi in da velja od 1. januarja 2003. Čaka le še na to, da se po opravljenem medresorskem usklajevanju potrdi na vladi RS. Več o tem ter o morebitnih spremembah pa prihodnjič.

Zdenko Lorber

Odprto pismo

POVEČANJE OBREMENITEV VLEČNIH VOZIL

Spoštovani šef službe za vleko Zvonko Uzman!

Z uveljavitvijo sprememb, dopolnil in popravkov Splošnih določil PTN in vozno-rednih knjižic – stalni del (izvoda za strojevodjo, ki so v opremi vlečnih vozil), izdanimi 15. decembra 2002, smo člani tehnične komisije, osebje vlečnih vozil, z mešanimi, predvsem pa neprijetnimi ob-

čutki, ugotovili, da ste odobrili povečanje obremenitev vlečnih vozil.

Ker osebje vlečnih vozil članom tehnične komisije vsak dan izraža negotovanje in postavlja vprašanja o vzroku za odobritev povečanih obremenitev, vas prosimo, da nam to dejstvo razložite, predvsem pa strokovno utemeljite. Vašo utemeljitev bomo z veseljem objavili v naslednji izdaji sindikalnega glasnila Budnik.

Povečanje obremenitev vlečni vozil nas zaskrbljuje predvsem iz naslednjih razlogov:

Glede na poznavanje stanja vlečnih vozil ugotavljamo, da v zadnjem času oziroma v zadnjih nekaj letih, ni bilo zaznati bistvenega vlaganja denarja v izboljšanje mehanskih sklopov vlečnih vozil in razreda izolacije električnih naprav, katerih vlaganje bi upravičevalo tako početje vaše



službe; prav nasprotno, v investicijskih popravilih se ta sredstva celo zmanjšujejo, ob hkratnem zmanjševanju obsega predvidenih del.

Vsa vlečna vozila, ki jih imamo v voznem parku, so razmeroma stara, pred iztekom življenjske dobe, tako da nam nikakor ne uspe »izračunati«, kako je mogoče staro, zasilno vzdrževano vozilo, obremeniti bolj, kot je bilo to tedaj, ko je bilo še novejše. Morda pa so bili na začetku, pri določanju obremenitev vlečnih vozil, vaši predhodniki premalo strokovni in za izračune niso uporabljali pravih formul, kajti dejstvo je, da se konfiguracija terena od takrat ni spremenila.

Kako si razlagati vaš dopis, izdan julija lani, ki se nanaša na vožnje vlakov, potiskanih z doprego, ali vožnje vlakov v enojniku, na relaciji Koper–Divča, po katerem ste glede na tedaj veljavne obremenitve med drugimi predpisali, da naj osebje vlečnih vozil pri upravljanju lokomotiv vrste 363 ne presega nazivne vrednosti tokov, to je 495 amperov po veji?

Neprijetno nas spreletava tudi misel, da je vzrok za tako početje morda v tem, da je treba domači vozniki park čimprej uničiti, nato pa najeti operaterje, po možnosti tuje, ki bodo s sodobnimi in močnejšimi voznimi sredstvi dejansko sposobni prevoziti predvidene mase vlakov.

Žalosti nas tudi dejstvo, da še ni dolgo tega, ko ste tudi Vi upravljali vlečna vozila in se srečevali s problemi težkih izpeljav, težkih vlakov ob slabih adhezzijskih pogojih vleke, sedaj pa, glede na razpoložljive podatke, sprejemate take odločitve!

Da pričujoče pisanje in postavljena vprašanja ne bi bila postavljena popolnoma brez osnove in podatkov, v spodnji tabeli navajamo samo nekaj primerov povečanja obremenitve elektro vlečnih vozil vrste 363, 362 in 342.

V pričakovanju Vašega odgovora Vas lepo pozdravljamo!

*Emil Lipovšek, predsednik tehnične komisije
Ljubo Prhne, dipl. prom. ing*

Vrsta elok /relacija: (v tonah na lok.)	ELOK VRSTE 363		ELOK VRSTE 362		ELOK VRSTE 342	
	Relacija: Dobova- Ljubljana	Relacija: Koper Tov.- Hrp. Kozina	Relacija: Dobova- Ljubljana	Relacija: Sežana- Postojna	Relacija: Dobova- Ljubljana	Relacija: Sežana- Postojna
Obremenitve, veljavne zadnjih nekaj let	1800/2000*	700	1500/1700*	1300	1200	960
Obremenitve, veljavne od 15. 12. 2002	2000	725	2000	1360	1630	970

* Obremenitve so veljale le za strnjene garniture, ki so prevažale premog, rude, fosfate, nafto in podobno

Sindikalna druženja

SREČANJE ČLANOV, KI SO SE LANI UPOKOJILI

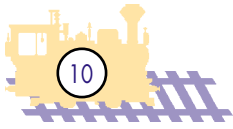
Člani OO Zidani Most smo 13. januarja pripravili srečanje z našimi sodelavci, ki so se upokojili leta 2002. To so bili Ljubo Bogataj, Maks Seničar, Franc Dobrovšek, Anton Komljanc, Jože Mrvič in Miran Ostrovršnik.

Zbrali smo se v Sevnici v prijetnem lokalu. Ob sproščeni debati smo premelevali vse lepe izkušnje iz življenja na tirih. Predsednik OO Zidani Most je vsakemu upokojencu ob slovesu predal uro, na kateri je bila naslikana lokomotiva, in sicer tista, na kateri je naš nekdanji sodelavec preživel največ časa.

Kot se za tako srečanje spodobi smo na koncu nazdravili in nekdanjim sodelavcem zaželeli še veliko zdravih let v novem obdobju življenja.



Peter Misja Lanski upokojenci iz Zidanega Mosta.



Smučarski izleti

LJUBLJANČANI SMUČALI NA POHORJU

Na enega od zadnjih dni januarja se je 60 članov našega območnega odbora odpravilo smučat na Pohorje. Odločitev, zakaj Pohorje, je bila jasna, kajti tu ni smučal skoraj nihče od nas. Na pot iz ljubljanske kurilnice smo krenili z avtobusom. Ustavili smo se na



Trojanah, kjer so se nam pridružili preostali naši člani iz Zasavja, hkrati pa smo ta čas izkoristili za jutranjo kavico. Po krajšem postanku smo pot nadaljevali do vznožja smučišča. Smučanje se je začelo ob 9. uri z lepim vremenom, ter končalo okrog 16. ure z rahlim sneženjem. Ta čas pa je dejansko hitro minil, saj ima Pohorje zelo obsežna smučišča (približno 200 ha) v bogato poraščenem prostranstvu smrekovih gozdov, tako da smo se med sabo zelo redko srečevali.

Po »garaškem« smučanju se je prilegla okusna večerja v okrepčevalnici Pri kostanju. Dan se je končal s prijateljskim druženjem in pozno vrnitvijo v Ljubljano.

Alojz Letnar

MARIBORČANI SMUČALI V KORALPAH

Ker smo prejeli cenovno ugodno ponudbo za smučanje v Avstriji, smo se odločili, da letošnji smučarski izlet pripravimo v avstrijskih Koralpah. Medtem ko je bilo opaziti, da je lani za Krvavec zanimanje smučarjev upadlo, letos ni bilo težko napolniti avtobusa. Večina nas je bila na tem smučišču prvič, zato smo s toliko večjim zanimanjem pričakali prihod na to avstrijsko smučišče.

Smučišče je lepo urejeno in mu je

mogoče očitati le to, da nima sedežnic, temveč le vlečnice. Tereni omogočajo smuko smučarjem z različnim znanjem, kar se je pri nas kar obrestovalo pri tistih kolegih, ki že kar nekaj časa niso bili na smučeh. Vreme žal ni bilo preveč lepo, saj je bilo mrzlo – sploh na vrhu je pihal močen veter. Kljub temu smo si smučarji dali duška in vsak se je nasmučal, kolikor se mu je le zahotelo. Kolega si je žal zlomil gleženj,

čeprav na začetku še ni bilo videti da gre za tako resno poškodbo. Ker je ob vznožju vlečnic deloval gostinski lokal, poškodovanemu kolegu ni bilo dolgčas, pa tudi sam zadeve ni vzel preveč resno. Dan smo končali z večerjo v Dravograjskem lokalu in se v večernih urah utrujeni, a zadovoljni z lepo preživetim dnevom, vrnili v Maribor.

Drago Cimerman

Strojevodski plesi

ZIDANMOŠČANI DRUGIČ

OO Zidani Most je organiziral drugi novoletni strojevodski ples. Na plesu, ki smo ga letos pripravili na turistični kmetiji Močnik, se je zbralo 52 udeležencev. Za jedačo in pijačo je bilo priskrbljeno,

dobro voljo pa so udeleženci prinesli s sabo. Za zabavo je poskrbel ansambel Jožeta Živca. Rajanje, ki je potekalo do jutranjih ur, je bilo sproščeno in polno dobre volje.

Na koncu smo si udeleženci zaželeli vse dobro v novem letu in sklenili, da bo tudi v letu 2003 novoletni strojevodski ples v OO Zidani Most.

Peter Misja



DIVAČANI DVAJSETIČ

Leto 2002 se je na hitro zavrtilo naokoli in pred nami je bilo že 20. novoletno srečanje članov OO Divača. Že drugo leto zapored smo odločili, da srečanje pripravimo v hotelu Riviera v Izoli.

Do zadnjega stola so dvorano v Riveri napolnili člani OO Divača z boljšimi polovicami, upokojenimi člani, nekaj zunanjimi prijatelji članov, ne gre pa pozabiti, da so se vabilu odzvali sekretar sindikata in predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs, ter delavski direktor Albert Pavlič pa še nekateri drugi. Vsako leto pa na naše srečanje prihaja vse več članov OO Nova Gorica, kar dokazuje, da so naše prireditve nekaj posebnega.

Dvajseto srečanje smo začeli z našo himno »Čufarico«. Voditelj srečanja in glavni organizator Dobrivoj Subič (z ožjim odborom, ki mu je stal ob strani) je prisotne spomnil, da se je vse skupaj začelo leta 1982 v Kozini, in da smo ponosni, da »Čufarico« vozimo srečno že 20 let. Srečanj ni prekinila ne politika, ne reorganizacije, pa nikoli delitev države. Kot vsako leto smo obdarili upokojene člane OO Divača, ki so svoj zadnji vlak pripeljali srečno do zadnje postaje. Ob tej priložnosti smo jim izročili slike priznanega slovenskega slikarja Marjana Miklavca.

Noč je minila z raznimi družabnimi igrami in tradicionalno tombolo, ki je prinesla nekaj nagrad, v skupnem znesku več kakor sto tisoč tolarjev. Vsekakor gre omeniti, da smo obudili nekoč tradicionalne karaoke (Bela snežinka, Tam kjer murke cveto, Dalmatinka in tako naprej). Pokazalo se je tudi, da je med našimi člani vse več dobrih harmonikašev.

Vsa pohvala gre vodji hotela in drugemu osebju za dobro hrano in prijaznost, saj so se z nami mučili vse do belega dne. Naj še povem, da so nam podelili torto in sicer v obliki Siemens.

Na ansambel Primorski fantje bi kmalu pozabil. »Fantom kapo dol«, tudi njihovega članu in humoristu Tilju Frtacinu iskre-



Ob razrezu »Siemens torte«.

na hvala za prijetne trenutke. Fantje so priznali, da se nam pozna nočno delo. Razšli smo se pri belem dnevu veseli, da je 20. »Čufarica« uspela, kar se je dalo najboljše. Upamo, da se letos zopet srečamo

v čim večjem številu.

Sicer pa, čeprav je malo pozno, srečno v letu 2003 tako v zasebnem življenju, še bolj pa na kolesih!

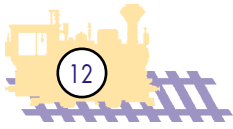
Robert Živec

NAGRAJENCI NAGRADNE KRIŽANKE

V prejšnji številki smo pripravili nagradno križanko. Med številnim dopisnicami so bili izžrebani naslednji srečneži, ki so že prejeli nagrade:

1. Milan Vodušek iz Poljčan je prejel knjižno nagrado
2. Janko Cucek iz Košane in
3. Miran Mlakar iz Grobelnega pa sta prejela zgoščenko

Nagrajencem čestitamo!



SINDIKALNO POTOVANJE V PERU IN BOLIVIJO

Jože Cajzek skupaj z železniškimi sindikati organizira za vse železničarje avanturistično potovanje po Peruju in Boliviji. Na izbiro bodo trije programi, sedemnajstdnevni, devetnajstdnevni in petindvajsetdnevni.

Na tem potovanju bomo najprej obiskali mesto Cusko – prestolnico Inkov, ter si ogledali zgodovinske znamenitosti mesta in okolice. V bližini Cuska si bomo ogledali sveto dolino – Valle Sagrado, kjer so Inki predelovali hrano in gradili svetišča. Z znamenitim starim vlakom se bomo popeljali iz Cuska do Machu Piccha po najstarejši in najzanimivejši železniški progi na svetu, ki se od mesta po hribu vpenja cikcak, in si ogledali Machu Picchu. Na tej važnji bomo lahko spoznali čar te starodavne železnice z ozkotirno progjo, kar bo še posebej zanimivo za nas železničarje.

Iz Cuska z avtobusom odpotujemo v mesto Puno ob jezeru Titikaka. V okolici jezera si bomo ogledali zgodovinsko središče in svetišče (Ullo, Aramamuro, Quenco), ostanke starodavnih civilizacij. Šli bomo tudi na križarjenje po Titikaki in obiskali plavajoče otočke Los Uros in znameniti otok Taquile. Ob jezeru bomo tudi kempirali in pripravili piknik iz alpakinega mesa. Prenočili bomo tudi na plavajočih otočkih Los Uros, seveda kdor bo želel. Pot bomo nadaljevali do Bolivije, prestolnice La Paz. V okolici La Paza si bomo ogledali dolino duhov-Valle de los Animas, in dolino lune – Valle de la Luna. Povzpeli se bomo na 5400 m visoko goro in smučiče Chacaltaya, seveda, kdor bo hotel in kdor bo zmožen. Mogoče si bo tudi sposoditi smuči in smučati. Med vrnitvijo v Puno si bomo ogledali tempelj stare civilizacije Tiwanaku. Pot nadaljujemo do vulkanskega mesta Arequipa. V bližini Arequipa bomo obiskali enega od najglobljih kanjonov na svetu – kanjon reke Kolke, poznan tudi kot kanjon Kondorjev. Na izbiro bo tudi trekning na vulkan Misti v bližini mesta.

Tisti, ki se bodo odločili za 17 dnevno potovanje, iz Arquipa potujejo v Limo in naslednji dan domov. Ostali pot nadaljujemo do Nazca. Iz letala si bomo ogledali linije in figure koledarja Nazca. Južno od mesta si bomo ogledali ekvadukte Kantayoc, pokopališče mumij Chauchilla, kraj Sacaco, kjer se v puščavi nahajajo znamenita okamenela okostja oziroma fosili kitov in drugih morskih živali izpred več milijonov let, ter pristanišče Inkov – Puerto Inka. Iz Nazca odpotujemo v Limo. Tisti, ki se bodo odločili za 19 dnevno potovanje, iz Lime odpotujejo domov, ostali nadaljujemo pot z letalom do mesta Iquitos v amazonskem pragozdu. Na voljo bodo štirje dnevi za obisk, spoznavanje in doživljanje amazonskega pragozda.

OKVIRNI DATUM ODHODA:

Odpotovali bomo **27. julija 2003** in se vračali **11. in 13. avgusta ali 19. avgusta 2003.**

OKVIRNA CENA POTOVANJA:

Okvirna cena letalske vozovnice je	270.000,00 SIT
Cena sedemnajstdnevnega programa je	625 USD
Cena devetnajstdnevnega programa je	760 USD
Cena celotnega programa je	1040 USD

Cena potovanja se lahko spremeni v primeru spremembe cene letalske vozovnice Graz–Lima.

Pri današnjih nenadnih spremembah ali ukinitvah letov prevoznikov, ki letijo v Peru, lahko pride tudi do nenadne spremembe datuma ali kraja odhoda ter cene letalske vozovnice.

STORITVE:

V ceno so vseti: povratna letalska vozovnica do Lime, vsi letalski poleti znotraj

Peruja, ter vse letališke pristojbine v Peruju, namestitve v hotelih turistične kvalitete (TWC) – prenočevanje z ameriškim zajtrkom, vsi prevozi in ogledi z lokalnimi vodiči po programu s vsemi vstopninami in lokalnimi taksami, zdravstveno zavarovanje z asistenco in vodenje. V ceno je všteti tudi piknik in zajtrk, kjer bomo kempirali ob jezeru Titikaka, ter hrana na potovanju skozi amazonski pragozd.

V ceno niso vseti: vstopni vizum za Peru in Bolivijo, hrana in pijača ter prevoz do Gradca.

Doplačila: izvedba trekinga na goro Misti (od 35 \$USD do 55 \$USD na dan, če so trije udeleženci), obisk nacionalnega parak Reserva Nacional, Pacaya – Samiria v porečju Amazonije (približno 80 \$USD), transfer avtobusna postaja–hotel–letališče in letališka taksa za potnike, ki se bodo odločili za sedemnajstdnevni program (okoli 35 \$USD), ter enoposteljna soba. Vse bo treba doplačati sprti na mestu samem.

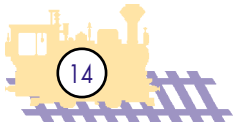
Prijave zbiramo na sedežu sindikatov – Trg OF 7, 1000 Ljubljana, tel: (01) 29) 12 – 867 ali (01) 2313 – 424, samo do 25. junija 2003. Na tem naslovu lahko tudi vplačate potovanje. Do 25. junija bo treba tudi vplačati akontacijo 50.000 tolarjev za potrditev rezervacije letalske kart. Za pridobitev vizumov potrebujemo potni list in dve ali tri fotografije.

Potovanje bomo organizirali, če se bo nanj prijavilo vsaj 13 oseb. Lahko se prijavijo tudi tisti, ki so člani drugih sindikatov, planinskih društev ali organizacij, skratka vsi, tudi neželezničarji.

Vsak udeleženec potovanja potuje na svojo lastno odgovornost.

Vse informacije lahko dobite pri vodniku Jožetu Cajzeku na tel: (03) 5736-029, GSM 031 751 130 ali e-pošta: joze.cajzek@siol.net, in domači spletni strani: <http://cajzek.e-slo.net>





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

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

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

MNENJE

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



Malo za šalo, malo za res

Priročni slovarček ženskega knjižnega jezika

ONA REČE & ONA SI MISLI

Midva potrebujeva. = Jaz hočem.

Ti se odloči. = Pravilna odločitev bi ti morala biti do zdaj že jasna.

Naredi, kar želiš. = Karkoli že narediš, boš pozneje že dobil svoje.

Pogovoriti se morava. = Nekaj mi ni všeč.

Seveda ... kar nadaljuj. = Nočem, da to narediš!

Nisem razburjena! = Seveda sem razburjena, ti bedak!

Ti si ... pravi moški. = Obriti se moraš in preveč se potiš.

Nocoj si zelo pozoren. = A sploh kdaj misliš še na kaj drugega kot na seks?!

Nisem preveč čustvena! In ne pretiravam! = Imam menstruacijo.

Bodi malo romantičen, ugasni luči. = Težave imam s celulitom.

Ta kuhinja je tako nepraktična. = Hočem novo hišo!

Želim si nove zavese ... = ...in preproge in pohištvo in tapete ...

Potrebujem nove čevlje za poroko. = Preostalih 40 parov je v napačnem odtenku bele barve

Nekaj sem slišala. = Opazila sem, da že skoraj spiš ...

Me ljubiš? = Prosila bi te, da mi kupiš nekaj zelo dragega.

Kako zelo me ljubiš? = Danes sem naredila nekaj, kar ti zagotovo ne bo všeč.

Takoj bom pripravljena = Sezuj čevlje in najdi kaj dobrega na TV.

Ali sem debela? = Reci, da sem lepa.

Moraš se naučiti komunicirati. = Preprosto se strinjav z mano.

Me sploh poslušáš?! = [Prepozno, si že mrtev...]

Ja = Ne

Ne = Ne

Mogoče = Ne

Žal mi je. = Tebi bo kmalu žal.

Ti je všeč to, kar sem skuhala? = Preprosto je za pripraviti, zato se kar privadi ...

Je bil to otrok? = Spravi se iz postelje in bodi z njim, dokler na zasp.

Sploh ne kričim! = Seveda kričim, ker se mi zdi to pomembno!

Edino, kar bova kupila je posodica za milo. = Seveda je samoumevno, da bova šla na kozmetični oddelek, na oddelek s čevlji, pogledati moram, ali imajo kakšno novo torbico, in te rožnate rjuhe bi bile v spalnici videti čudovito. Upam, da si vzela s sabo kreditno kartico.

