



# Budnik



ISSN 1408-7405

51 februar-marec/2004

**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*IZ TE ŠTEVILKE*



## 15. obletnica našega sindikata

# S SVEČANO SKUPŠČINO PROSLAVILI NAŠ JUBILEJ

Enaintrideseti januar 1989 pomnimo kot tisti dan, ko smo ustanovili naš sindikat. Doslej smo rojstvo našega sindikata slovesno zaznamovali na vsakih pet, še najbolj pa nam bo ostala v spominu slovesnost v festivalni dvorani v Ljubljani, ko smo praznovali deset let našega obstoja. Takrat smo okroglo praznovanje proslavili tako, da smo nanj povabili številne tuje in domače sindikalne kolege, udeležili so se ga predsedniki političnih strank, izdali smo priložnostni bilten, imeli pa smo tudi bogat kulturni program, ki je ovekovečil naših prvih deset let.

Letošnja proslava 15. obletnice ni bila tako široko zasnovana. Toda s tem nočem reči, da je bila slovesnost kaj manj zanosna ali da je spomin na velike dogodke naših minulih 15 let kaj zbledel. Naši »legionarji«, ki so sodelovali pri organizaciji prve stavke, so nas tudi na tej proslavi spomnili na prelomne dni našega nastanka. Jože Ošljaj je to slikovito ponazoril z besedami: »Dogodki tistih dni in naša pokončnost bi bili vredni zgodovinskega zapisa v posebni knjigi!«

Letos smo se zbrali na Svetini pri Celju in v počastitev našega praznika organizirali



slovesno sejo skupščine. Nanjo smo povabili člane skupščine, člane centralnega stavkovnega odbora iz leta 1988 ter vse predsednike območnih odborov, ki so delovali v minulih letih. Povabljeni so bili tudi predsedniki drugih sindikatov na železnici. Prireditev je povezoval Dobrivoj Subič, za

kulturno obarvanost srečanja pa je poskrbel mlad violinist Klemen Grobin – sicer sin strojevodje – ki je izvrstno odigral nekaj živahnih melodij. V ozadju prostora, ki je bil okrašen z našimi simboli, je bil pripravljen priložnostni pano, na katerem so bile tematsko razstavljene fotografije in časopis-



*Najzaslužnejši so dobili priznanja*



*Poziranje članov centralnega stavkovnega odbora iz leta 1988*

ni članki iz časa naše prve stavke, zbiranja podpisov za referendum ter fotografije z naših vsakoletnih junijskih članskih srečanj. Še najbolj so se posamezniki ogreli za črno bele fotografije izpred petnajstih let, s skupnimi posnetki naših druženj.

Osrednje mesto letošnjemu proslavljanju je bilo namenjeno govoru našega predsednika Draga Toreja. (V celoti objavljen na naslednjih straneh). V njem je predsednik »obdelal« številne teme in težave s katerimi smo se v sindikatu spopadali in se pri tem še najbolj osredotočil na zadnjih pet let našega delovanja. Že v uvodu svojega govora je ujel utrip in ozračje znotraj članstva in odgovoril tudi tistim, ki imajo nerealna pričakovanja in ne cenijo uspešnega in učinkovitega preventivnega delovanja vodstva sindikata. Slednje je v zadnjih letih preprečilo marsikatero »nevšečnost«, katere članstvo sploh ni čutilo ali z njo ni bilo seznanjeno. Če je kaj treba prebrati v tem

Budniku, so to gotovo uvodni stavki predsednikovega nagovora, ki izražajo srčiko tega, kako naš sindikat izpolnjuje svoje poslanstvo.

V svojem govoru je predsednik velik poudarek minulih pet let delovanja namenil pripravam in organizaciji referenduma za obstoj slovenskih železnic. Gre za veličasten in težko ponovljiv dogodek, kjer smo zunanji in notranji javnosti dokazali, kakšne so naše sposobnosti. Akcija je bila široko zastavljena in je zahtevala angažiranje številnih naših članov. Predsednik je ob tej priložnosti tistim, ki so posebej zaslužni, da je akcija zbiranja podpisov uspela na takšen način, podelil posebna priznanja. S prejemom posebnega priznanja našega sindikata so bili počaščeni;

Srečko Erjavec, Štefan Kujavec, Tomo Marjanovič, Drago Mučič, Milan Rebič, Jadranko Tomič, Franc Bojanc, Zvone Kramar, Boris Dolžan, Jože Bedek, Iztok

Dugonik, Anton Kočar, Zdenko Lorber, Ciril Meško, Branko Kosi, Zlatko Lojen, Vili Škoflek, Dobrivoj Subič, Sergij Birska, Bojan Humar II, Andrej Sulič.

Ob vsem tem kaže omeniti nastop člana skupščine, ki je nekako mimo scenarija nagovoril zbrane. Potem ko je ugotovil, da predsednik in sekretar sindikata nista v krogu tistih, ki so dobili priznanje, je udeležene spomnil na njun velik in izjemen prispevek k celotni akciji. Njegov: »Hvala, fanta!« je bil pomenljiv in iskren. To se je pokazalo tudi v aplavzu, ki je sledil.

Po uradnem delu se je nadaljevalo sproščeno druženje povabljenih, ki je trajalo do večernih ur. Spominov je mnogo in lepo jih je bilo obujati ob naši 15. obletnici. Vse dobro sindikatu tudi v prihodnji petletki, do našega naslednjega jubileja.

Zdenko Lorber

## Govor predsednika na svečani seji skupščine

# OB 15. OBLETNICI USTANOVITVE SINDIKATA STROJEVODIJ

Dogodkom, ki smo jim bili priče ali pa v njih neposredno sodelovali, iz različnih časovnih distanc večkrat pripisujemo različen pomen. Meni in upam tudi, da vsem našim članom, pomeni ustanovitev našega sindikata zelo velik dogodek. Veliko nalogo smo si takrat zadali, veliko upanj položili v takratno dejanje, predvsem pa verjeli, da smo se pravilno odločili. Prepričan sem, da tudi začetniki ideje, ki so danes med nami, še vedno s ponosom rečejo, da so soustanavljali sindikat strojevodij.

Veliko korajžje je bilo takrat potrebne, veliko smo se morali naučiti, ogromno postoriti, da imamo danes velikokrat občutek, da so pravice in ugodnosti, ki jih naši člani uživajo, same po sebi dane – samoumevne. V začetnem obdobju smo se veselili vsakega dosežka, vsake ureditve, ki je prinesla tako želeno pravico, kot je na primer: dolžina izmene, počitek med izmenama, dolžina dopusta, rast plač, ocenitev delovnega mesta itd. Jasno je, da so – takrat ko

nimaš pravic in ko si materialno tako rekoč na robu – člani z vsako pridobitvijo zadovoljni, veseli. Ko dosežeš neko normalno stanje, se napredovanje v doseganju izboljšav upočasni.

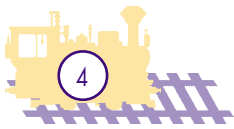
Tako nam resnici na ljubo tudi po petnajstih letih delovanja ni uspelo doseči klimatizacije vseh vlečnih vozil. Dobili smo sicer nova, klimatizirana vozila, starih pa še vedno nimamo moderniziranih. Tudi tukaj se nam kaže na bolje, in po sklepih poslovodstva, po finančnem načrtu za letošnje leto in tudi za naprej imamo zagotovila, da bo do leta 2006 tudi ta zahteva izpolnjena. Spominjam se na primer ene Slavkove izjave, ki je bila v takratnem času tako rekoč utopična (sanjska) želja: Za strojevodje moramo doseči 2000 nemških mark plače. Danes lahko z veseljem ugotovimo – rečemo – dosegli smo jo. Če se spomnim sam ali če spomni kdo od starejših kolegov, da so nas klicali v službo ob vsakem času, da konca službe nikoli ni bilo moč pred-

videti, sem vesel, da danes to ni več tako. Kdor takšnega stanja ni doživel, je nezadovoljen, če se mu služba tu in tam podaljša preko, s turnusom določene dolžine.

Res je – vsi si želimo urejeno življenje. Vsak se počuti slabo, če se zgodi kaj nepredvidenega, a vendar, da delamo v prometu, pa vseeno ne smemo pozabiti.

Ob sestavljanju tega govora sem se spomnil Slavkovega nastopa na Akademiji ob 10. obletnici ustanovitve. Takrat je dejal, da Slovenija še ni pravna in socialna država, kot to piše v ustavi. Danes lahko ugotovimo, da je zelo socialna za bogate in zelo pravna za tatiče. Bogatim je bogatenje omogočeno tudi na nelegalen način in le male tatiče doseže roka pravice. V Sloveniji je čedalje več mizerno plačanih delavcev in delavk, ki ne dobijo nobenih odškodnin, tudi že plačanih stanovanj ne, ker jih je prodajalec okradel. Po drugi strani pa poslušamo zgodbe o naročilih velikih jaht, bajno dragih avtomobilov ljudi, ki za svoja





podjetja posel pridobivajo z javnimi naročili. Upanja, da bo do sprememb na bolje hitro prišlo, pa ni, saj za prave kriminalce – finančne tajkune – sodni mlini ne meljejo. Sindikat strojevodij si je vsaj na področju železnice zadal nalogo, da bdi nad takšnimi družbenimi deviacijami. Resnici na ljubo je tudi to lahko velik prispevek za naše člane in družbo kot celoto. Divjo privatizacijo Slovenskih železnic smo za zdaj z referendumskimi akcijami preprečili.

Prav gotovo danes ni moj namen, da bi v vlogi predsednika hvalil delo sindikalnega vodstva. Prav pa je, da se spomnimo, kaj vse smo ob stalni in brezkompromisni podpori naših članov dosegli, spremenili na bolje.

Nikoli, vse od naše ustanovitve, nam razmere v državi niso bile naklonjene. Vstopamo v EU. Danes so moderne besede privatizacija, racionalizacija, interoperabilnost, čezmejni promet, EU direktive, delitev klasičnih železniških podjetij, uporabna, odpiranje infrastrukture, globalizacija, itd. Pravilnost odločitve, da se tudi mednarodno povežemo, se danes še bolj potrjuje, saj smo v Evropi spoštovan sindikat. Pravice in ureditve, ki jih imajo naši člani, niso le mednarodno primerljive, velikokrat si kolegi iz EU želijo doseči to, kar imamo pri nas.

V okviru EU so potekala pogajanja o socialnem sporazumu med ETF in CER (združenju železniških podjetij) in o mednarodnem vozniskem dovoljenju, ter o delovnih razmerah v čezmejnem prometu. Ja-

nuarja so, ob navzočnosti evropske komisije, bili podpisani dokumenti s strani CER in ETF, ki bodo v evropskem parlamentu v nespremenjeni vsebini sprejeti v obliki direktiv. Tudi pri teh dokumentih je imel Sindikat strojevodij Slovenije pomembno besedo.

Zakaj sem to poudaril?

Zato ker je v Evropi več samostojnih sindikatov strojevodij, ki niso člani ETF, pa jih delodajalci niso priznali kot reprezentativne pogajalske partnerje. Takšnemu krutemu dejstvu smo se s takojšnjo včlanitvijo v ITF izognili, in vsebina dogovorov je danes takšna, da nam ne škoduje, še več, celo povzema nekatere naše ureditve. To dejstvo in pa dejstvo, da smo ob skupnem sodelovanju petih sindikatov izpeljali referendum, nas v očeh evropskih sindikalistov uvršča med vodilne sindikate stare celine.

Tako kot rezultati stavke iz leta 1988 niso bili opazni takoj, temveč so se kristalizirali počasi, po kapljicah, tako tudi izvedba referenduma ni dala takojšnjega, pravega rezultata.

Kaj pa smo pravzaprav želeli doseči?

Javno razpravo, ki je do referendumskih dogodkov ni bilo. Razgaljali smo sprenevedanje in mačehovski odnos države do železnice, neresnične trditve in sklicevanja na direktive, dokazovali nepotrebnost privatizacije itd. Ob tem smo ves čas poudarjali, da se zavedamo potrebe po racionalizaciji delovnih procesov, ki izhajajo iz predpisov, ki imajo zasnovo še v času M. Terezije.

Želeli smo doseči, da se bo sanacija

železnice zares tudi zgodila, ne pa, da bo še naprej zgolj papirnata. Izsilili smo obljube o prevzemu dolgov, o finančni pomoči za kadrovske sanacije, o primernem plačilu za naročilo prevoza potnikov in še bi lahko našteval.

Spremembe se dogajajo, niso nam vse všeč, pa vendar, reči, da smo s tem, ko smo za malenkost izgubili referendum, poraženci, ne bi bilo pravično, ne bi ustrezalo dejstvu. Ravno z referendumskimi dejavnostmi smo dosegli to javno predstavitev naših stališč, in danes ugotavljamo, da ni tako malo stvari, ki se odvijajo tako, kot smo pobudniki referenduma predlagali – zahtevali.

V času pred pripravami za izvedbo referenduma in med njimi je bilo kar nekaj takšnih, ki so priporočali ali zahtevali stavko namesto referenduma. Naši severni sosede Avstriji so se potem, ko je vlada vložila v parlament zakon o spremembah avstrijskih železnic, ki je pomenil delitev železnic, odločili za generalno stavko. Kljub generalni stavki jim je uspelo preprečiti zgolj odpoved kolektivne pogodbe. To je sicer treba pozdraviti, ob tem pa je prav, da vemo, da je vloženih več tožb za to, ker so potniki ostali brez javnega prevoza. Res je stavko lažje organizirati kakor referendum, vendar so si avstrijski kolegi s tem nakopali druge težave. Naš referendum je v javnosti požel veliko podporo, tako nam sindikatom, kot tudi železnici.

Tudi sindikati na Slovenskih železnicah, smo pričeli tesneje sodelovati, najbrž ste to sami zaznali. To sodelovanje pa bo na veliki preizkušnji najpozneje takrat, ko bo na vrsti novo vrednotenje delovnih mest.

Danes ni dan, ko bi se pritoževali čez našo usodo ali bi tarnali zaradi dela, ki nas čaka, predvsem zaradi sprememb, ki so posledica globalizacije in se bodo še prav posebej dotaknile tudi nas. Danes je dan, ko je prav, da se spomnimo na pretekle dogodke, stare sodelavce in prijatelje, se s ponosom ozremo v preteklih 15 let ter s pogumom zakorakamo proti 20. obletnici Sindikata strojevodij Slovenije.

Danes je čas, da čestitam vsem sodelavcem za vztrajanje, da se zahvalim vsem za pomoč pri vsakdanjih opravilih.

Drago Torej



## Vlada predlagala sanacijski zakon

# DVE MILIJARDI ZA KADROVSKO PRESTRUKTURIRANJE

Konec lanskega leta je vlada predlagala parlamentu v sprejem Zakon o sanaciji Slovenskih železnic. Razloge za sprejem tega zakona vidi v kapitalski krizi Slovenskih železnic, ki je konec leta 2002 prinesla izgubo 5,6 milijard iz poslovanja, celoten negativni rezultat poslovanja pa je takrat znašal 12,5 milijarde tolarjev. Razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom je konec leta 2002 znašalo neverjetnih 96:4. Sistem je kritično prezadolžen (samo obresti na kredite znašajo 5,8 milijarde tolarjev na leto).

Cilj sprejema tega zakona je, da država:

- prevzame obveznosti Holdinga SŽ, d. o. o., v višini 5 milijard (posojila za vlake Fiat – Pendolino) v javni dolg in konverzijo terjatev v lastniški kapital,
- izda državno poroštvo za najem (ugodnejših) 35 milijard kreditov, s katerimi bi poplačali 13 dolgoročnih in 22 kratkoročnih kreditov v skupni višini prej omejenega zneska,

- odobri sredstva za pokritje dela stroškov kadrovskega prestrukturiranja v letih 2004 in 2005 v višini 2 milijarde tolarjev (v proračunu prometnega ministrstva je ta denar menda že zagotovljen).

Sestavni del obrazložitvenih vsebin k sprejemu tega zakona (ki šteje le 13 členov) sta tudi dve prilogi, ki jih je v sklopu tega zakona vlada tudi potrdila. Prva je nam dobro znana Nova smer (Strateški načrt Holdinga SŽ 2003–2010) in Program kadrovskega prestrukturiranja SŽ, ki je nastal že v sredini lanskega leta.

Program kadrovskega prestrukturiranja jasneje opredeljuje, kakšni so cilji (letos približno 500 zaposlenih manj – v prihodnjih letih naj bi zaposlene pridobival le ŽIP, h kateremu bi prešli invalidi iz matičnih družb), kakšno bo zmanjšanje stroškov za plače (približno 226 milijonov na mesec oziroma 2,7 milijarde na leto) in zakaj se bodo porabila sredstva, ki jih bo država namenila z Zakonom o sanaciji (2 mili-

jardi). V dveh letih (2003, 2004) naj bi strošek kadrovskega prestrukturiranja znašal približno 3,4 milijarde (kot že rečeno, si lahko 2 milijardi obetamo od države). Od tega bi za zakonske odpravnine in odpravnine po kolektivni pogodbi sistem namenil 2,4 milijarde, nadomestilo za čas odpovednega roka 220 milijonov, sorazmerni del odpravnine po ZDR (sprejem neustrezne zaposlitve) 400 milijonov, za programe težko zaposljivih, nove dejavnosti 260 milijonov in za železniški sklad dela, prekvalifikacije (povprečno trimesečne) in dokvalifikacije (za eno stopnjo višjo strokovne izobrazbe) le 96 milijonov.

Na kaj kaže poraba sredstev za kadrovske prestrukturiranje, ni težko ugotoviti.

Zakon o poslovni sanaciji je šel v sprejem parlamentu po rednem postopku, vendar brez javne razprave, tako da se po mojem mnenju ne gre nadejati velikega zavlačevanja njegove uveljavitve.

## Sprejet delitveni načrt Holdinga Slovenskih železnic d.o.o

# PREMOŽENJE JE RAZDELJENO

Vlada je na svoji seji 5. februarja sprejela delitveni načrt Holdinga Slovenskih železnic d.o.o. Gre za akt, v katerem so določeni kapitalski deleži v posameznih novoustanovljenih družbah. Ker gre za dokument pretežno finančne narave, je v njem težko specifikirati, kakšno obliko premoženja posamezne postavke dejansko prikazujejo. Delitveni načrt pomeni poleg že sprejete železniške zakonodaje potrebno pravno podlago za ustanovitev naslednjih odvisnih družb:

- družbe za opravljanje vzdrževanja železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa, d.o.o. Ljubljana
- družbe za opravljanje prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d.o.o. Ljubljana

- družbe za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d.o.o. Ljubljana,

ki se ustanovijo v postopku oddelitve z ustanovitvijo odvisnih družb.

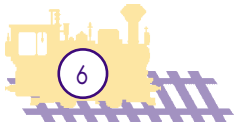
Holding Slovenske železnice, d.o.o. kot prenosna družba v postopku oddelitve z ustanovitvijo novih družb prenaša na novoustanovljene družbe z univerzalnim pravnim nasledstvom dele svojega premoženja, kot je določeno v delitvenem načrtu. Premoženje, pravice in obveznosti se prenašajo na posamezne družbe glede na dejavnost, ki jo bo opravljal posamezna družba, prenesene pravice in obveznosti pa so vsebinsko povezane s prenesenim premože-

njem in zaposlenimi, ki jih bodo prevzele posamezne novoustanovljene družbe.

Na podlagi tega delilnega načrta naj bi znašal osnovni kapital:

- Družbe za opravljanje vzdrževanja železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa, d.o.o. Ljubljana znaša 1.230.007.890,96 tolarjev,
- Družbe za opravljanje prevoza potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d.o.o. Ljubljana znaša 2.586.829.013,08 tolarjev,
- Družbe za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, d.o.o. Ljubljana znaša 7.173.887.487,79 tolarjev.





## DOBILI POROČILO O PRIPRAVI PROJEKTA SP-11 IN SP-12

Tik pred koncem priprave te številke je prišel na plano večkrat obljubljeni pisni dokument z evidenčno oznako SP-11, ki nosi naslov: Poenostavitev organizacijske strukture Slovenskih železnic in prenova delovnih procesov, vključno organizacijskih pravilnikov, standardov in sistema kakovosti, ter

Dokler ne bomo prejeli predlog nove sistematizacije, ki sestavlja zaokroženo celoto občutljivih, predvidevam da drastičnih pred-

logov ukrepov organizacijske in kadrovske prenove našega sistema, je prvega za zdaj težko komentirati. Že prvo branje prejetega dokumenta pa – vsaj meni – vliva pesimizem nad tem, kako si poslovodstvo predstavlja prihodnjo organizacijsko shemo Holdinga Slovenske železnice. Branje navedenega postavlja zaenkrat več vprašanj kot daje odgovorov.

Naslednji Budnik bo gotovo v celoti namenjen tem projektom.

## DELOJEMALSKA STRAN V EKONOMSKO SOCIALNEM SVETU PODALA SVOJE ZAKLJUČKE V ZVEZI Z NADALJNO OBRAVNAVO PROJEKTOV SP-11 IN SP-12

Strateški projekti so pričeli kapljati. Za delojemalce bosta v tej fazi najpomembnejša projekta SP-11 (Poenostavitev organizacijske strukture SŽ in prenova delovnih procesov, vključno organizacijskih pravilnikov, standardov in sistema kakovosti) in SP-12 (Kadrovska reorganizacija in racionalizacija). Na sestanku ESS (Ekonomsko socialnega sveta) 4. marca, smo predstavili naše poglede in zahteve, kako naj bi potekalo posvetovanje in dogovarjanje v zvezi s temi projekti, in sicer:

### KONČNI ZAKLJUČKI

Predlagamo:

1. Sprejem sklepa, da se brez dogovora v okviru ESS, strateški projekt SP-11 in SP-12 ne bosta sprejela, uveljavila in izvajala.
2. Sprejem sklepa, da so vsi strateški projekti in drugi ukrepi, ki so na kakršnim koli način povezani s poslovno in s tem povezano kadrovske sanacije podrejeni temeljnemu izhodišču, **da se zaposlenim zagotovi čim prijaznejši prehod iz sistema enovitega podjetja v sistem holdinga.**
3. Sprejem sklepa, da se združi priprava, obravnava, sprejem in uveljavitev strateškega projekta SP-11 in SP-12.
4. Sprejem sklepa, da se, pred nadaljnjo obravnavo:
  - Pripravi pisno gradivo iz katerega bodo razvidne vse organizacijske enote, določene z veljavnim Pravilnikom o notranji organizaciji Slovenskih železnic – 615 in vse organizacijske enote, določene s strateškim projektom SP-11 z navedbo vsebinskih argumentov za ukinitve posameznih organizacijskih enot.
  - Pripravi pisno gradivo iz katerega bodo razvidni vsi obstoječi in na novo predlagani delovni procesi, z ustreznimi obrazložitvijo vseh tistih, ki se ukinjajo ali spreminjajo.

- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razvidno v katerih organizacijskih enotah in na kakšen način so se posamezni delovni procesi opravljali prej in v katerih organizacijskih enotah in na kakšen način se bodo opravljali v bodoče.
- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razviden seznam vseh veljavnih organizacijskih predpisov, standardov in sistema kakovosti, z navedbo v katerem delu in zakaj se posamezni predpisi, standardi in sistemi spreminjajo.
- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razvidno katere moderne tehnologije, ki do sedaj še niso bile, bodo uporabljene na področju prevoza potnikov in blaga, infrastrukture, nepremičnih in podpornih funkcij, vključno z oceno stroškov, ki bodo z njihovo uporabo nastali iz 3. alineje ciljev projekta.
- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razvidno katera oziroma kakšna merila bodo uveljavljena za spremljanje in vrednotenje rezultatov in izboljšav iz 5. alineje ciljev projekta.
- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razvidno dogajanje v organizaciji iz 8. alineje ciljev projekta.
- Pripravi pisno gradivo iz katerega bo razvidno na kakšen način se bodo obvladovali dokumenti, tako notranjega kot zunanjega izvora, ki bodo zagotavljali učinkovito delovanje procesov iz 9. alineje ciljev projekta.
- Pripravi predlog nove sistematizacije delovnih mest, ki bo razdelana po posameznih organizacijskih enotah z delovnimi mesti in številom izvajalcev in navedbo, kje bodo posamezni delavci lokacijsko oziroma v katerih organizacijskih enotah opravljali svoje delo.
- Dobiti odgovor ali ima določitev števila izvajalcev za vodilne in vodstvene procese in njihova razvrstitev po posameznih nivojih kakšno povezavo s plačnim sistemom oziroma bodočim nagrajevanjem vodstvenih delavcev.



## STRATEŠKE PROJEKTE OBRAVNAVAL TUDI NADZORNI SVET

Poročilo o poteku izvajanja strateških projektov, ki jih je skupaj 17, je obravnaval tudi nadzorni svet Slovenskih železnic. V zvezi z nam najbolj zanimivima projektoma SP-11 in SP-12 je nadzorni svet sklenil, da se z njima seznanijo socialne partnerje, opravi razprava na seji Ekonomsko socialnega sveta in o doseženih dogovorih ponovno

poroča nadzornemu svetu. Nadzorni svet je tako žogico vrnil na raven organa, ki v podjetju skrbi za socialno partnerstvo.

Odločitev nadzornega sveta gre pozdraviti, ker zbuja upanje, da se bo opravila potrebna razprava, kot tudi popravek spornih vsebin v teh projektih. Da pa se ta pozitivna odločitev nadzornega sveta ni

sprejela kar tako, pa se lahko zahvalimo našemu članu v tem organu Silvu Berdajsu, ki je prepričal ostale člane nadzornega sveta, da lahko normalna pot sprejemanja omenjenih projektov poteka le preko dogovora s socialnimi partnerji.

### Kongres SZS Alternativa izvolil novega predsednika

## ROMAN JAKOPIČ ZAMENJAL BRANKA KRZNARIČA

Na prvem kongresu SZS Alternativa so delegati tega najvišjega organa sindikalne centrale poleg sprejema poročil in določenih sprememb v statutu za novega predsednika izvolili Romana Jakopiča iz Sindikata progovzdrževalne dejavnosti ter za sekretarja Leona Didiča, ki je član našega sindikata.

Novi predsednik je v svojem nastopu predstavil prvenstvene naloge delovanja sindikata, ki se večjidel udeležujejo v krogu delovanja na ekonomsko socialnem svetu na ravni države. Opozoril je na najobčut-



*Novi predsednik SZS - Alternativa Roman Jakopič*

ljivejšo plat delovanja, ki se dotika urejanja plačne politike. Po njegovem so, ne samo višina plač temveč predvsem nepravilna razmerja plač v državi, glavni generator nezadovoljstva zaposlenih. Zato je cilj delovanja naše sindikalne centrale ravno to, da se borimo za izboljšanje teh nesorazmerij. Opozoril je na pomen socialnega partnerstva, ki ima zglede v Evropi in ki pri nas na državni ravni deluje – dogovori se sprejemajo, pri njihovem uresničevanju, za katerega pa je pristojen državni aparat oziroma delodajalci, pa šepa.

## ELEKTROENERGETIKI SE NAPOVEDUJE SPREMEMBA DELOVNEGA ČASA

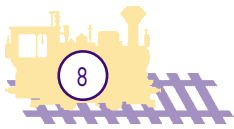
Našim članom, ki delujejo v Sekciji elektroenergetike – nadzorništvih vozniških mrež, se obeta večja sprememba razporeditve delovnega časa. Dosedanji delovni čas, ki je temeljil na tako imenovanem ruskem turnusu, se namerava po zahtevah uprave spremeniti v »navadne« osem – in dvanajst – urnike. Po njihovem stalno nočno dežurstvo na delovnem mestu več ni potrebno, zato pa so predlagali v sprejem razporeditev, ki

vključuje pripravljenost na domu. Naš sindikat se je pravočasno vključil v pogajanja o novi razporeditvi delovnega časa in podal nekatere svoje pripombe in dopolnila (preko poverjenikov v teh sredinah), vendar je vodstvo infrastrukture še pred koncem enostransko napovedalo uveljavitev novih razporedov prvega aprila. Vodstvo Sindikatov Slovenskih železnic je zato zahtevalo sestanek pri direktorju Blažu Miklavčiču.

### Nov elektronski naslov

Vse, ki želite poslati kakšen prispevek ali posredovati kakšno pisno mnenje, obveščam, da ima uredništvo Budnika nov elektronski naslov:

[budnik@slo-zeleznice.si](mailto:budnik@slo-zeleznice.si)



**Posloводство še naprej krši predpise delovnopravne zakonodaje**

## SAMOSVOJ NAČIN SKLEPANJA POGODB O ZAPOSLOTVI

S postavljenim vprašanjem upravi na zadnji seji sveta delavcev in z zahtevo po ponovnem sestanku, ki so jo sindikati na SŽ naslovili na direktorja Holdinga želimo ponovno opozoriti posloводство na kršenje predpisov delovnopravne zakonodaje. Spodaj navedeni primeri (vsi iz SV MB – podobne pa bi lahko našli tudi v drugih skicijah) zgovorno potrjujejo samosvoj način sklepanja pogodb o zaposlitvi, ki imajo škodljive posledice za zaposlene ali sistem, dajejo pa vtis, da si je mogoče z uporabo argumenta moči po svoje razlagati in kršiti določila pravnih predpisov.

1. primer: Strojvodja iz Maribora je imel zaradi izgube zdravstvene skupine sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za delovno mesto pomočnika strojevodje. Po uspešno končanem zdravljenju – oktobra lani – so v SV Maribor predlagali, da se pogodba o zaposlitvi spremeni tako, da se z delavcem ponovno sklene pogodba o zaposlitvi za delovno mesto strojevodje. Potrebno soglasje je od pristojne službe posloводства SŽ prispelo šele ob koncu novembra, z navedbo, da se pogodba o zaposlitvi z omenjenim delavcem sklene 1. decembra 2003. Delavec je sicer v vmesnem času delal na podlagičasne odredbe kot strojevodja (legitimnost takšnih odredb se zdi po sprejemu novega ZDR močno vprašljiva!), vendar je bil kljub temu oškodovan pri številu delovne dobe s povečanjem, ki mu v vmesnem obdobju ni mogla biti obračunana.

2. primer: Na podlagi odločbe SPIZ je marca lani postal delavec invalid II. kategorije s skrajšanim delovnim časom. V sekciji so pravočasno pripravili predlog, da se z omenjenim delavcem sklene pogodba o zaposlitvi za delovno mesto statistika. Ko iz Ljubljane potrditev za omenjeno sklenitev pogodbe ni prišla niti do junija – tri mesece po izdaji odločbe ZPIZ – (po 58. členu KPDŽP mora delodajalec invalida razporediti v roku 15 dni po dokončnosti odločbe), je interveniral referent na ZPIZ-zu. Zagrozil je, da Zavod za omenjenega delavca več ne bo nakazoval refundacije našemu podjetju oziroma bo zahteval vračilo že nakazane, dokler ne prejme nove pogodbe o zaposlitvi za omenjenega delavca. Soglasje je bilo izdano 10. julija, pogodba o zaposlitvi pa se je sklenila za nazaj (!) – z dne 1. maja 2003. Z omenjenim ravnanjem je prišlo poleg kršitve prej omenjenega člena KPDŽP še do kršitve Zakona o matični evidenci zavarovancev, ki delodajalcu nalaga, da mora v 8 dneh ZPIZ-u sporočiti vsako spremembo začetka ali konca zaposlitve oziroma nastanek spremembe zaposlitve.

3. primer: V Mariboru smo se vse lansko leto spopadali s težavami zaradi kadrovske vrzeli na delovnem mestu strojevodje. To se je kazalo na različne načine. Dopusti so se težko izrabljali – imamo relativno slabo izrabljen lanski

dopust (21 tisoč ur prenosa dopusta) in težko je bilo organizirati vežbanje za tiste strojevodje, ki so opravili prekvalifikacijo za drugo serijo lokomotiv (iz D v E-lok). V slednjem primeru je zadnja skupina prekvalifikantov morala ponovno opravljati teoretični izpit, ker jim v zahtevanem roku ni bilo omogočeno opraviti vežbanja in izpit na novi seriji vlečnih vozil. Kljub očitno kroničnemu primanjkovanju strojevodij v Mariboru pa smo imeli v vsem tem času tri strojevodje, ki po uspešno opravljenem izobraževanju še danes niso prejeli pogodbe o zaposlitvi za strojevodje. Eden izmed omenjenih je postal strojevodja že decembra 2002.

Čeprav je vsak izmed naštetih primerov po svoje poseben pa je vzorec obnašanja pri vseh teh primerih podobno prepoznaven.

Gre za ignoriranje pravnih predpisov in ignoriranje potreb delovnega procesa – menda vse pod krinko zaviranja sprememb obstoječega stanja pred bližajočimi spremembami delovnih procesov, ki jih bosta prinesla konca projektov SP-11 in SP-12.

Kot vse kaže, bodo imele pristojne inšpekcijske službe na železnici še veliko dela! Sicer pa si v zapisniku sveta delavcev preberite, kakšne odgovore je dalo posloводство v zvezi z zgoraj omenjenim.

Zdenko Lorber

## POSLOVODSTVO »SPOZNALO« NEZAKONITOST UREJANJA DELOVNIH RAZMERIJ

Tik pred izdajo tega Budnika v tisk smo se seznanili s vsebino obvestila, ki jo je izdal pomočnik generalnega direktorja mag. Andrej Pagon. V njem se potrjuje to kar smo mi ves čas trdili. Čeprav je omenjeni direktor še na seji sveta delavcev trdil,

da posloводство ne krši predpisov pri sklepanju pogodb o zaposlitvi, je v svojem dopisu vsem področjem Holdinga to nezakonitost neposredno priznal.

Omenjeno obvestilo, ki je domnevno posledica sklepa uprave iz novembra lan-

skega leta (kje so pa bili ves ta čas!) ima namen da, citiram; »v družbi odpravi nezakonit način urejanja delovnih razmerij z izdajanjem Odredb o odpravljanju drugega dela, saj lahko po zakonu delovno razmerje temelji samo na sklenjeni pogodbi





o zaposlitvi med delavcem in delodajalcem».

Skladno s tem morajo vsi šefi sekcij in izvršni direktorji poskrbeti, da se delovna razmerja z delavci uredijo na zakonit način in po postopku, ki v družbi velja za sklepanje pogodb o zaposlitvi. Vse izdane odredbe, ki se časovno glasijo »do preklica« pristojni izvršni direktorji pregledajo in v utemeljenih primerih pristojnim poslovojem predlagajo spremembe pogodbe o zaposlitvi. Ta pristop se uporabi tudi v primerih, ko so odredbe izdane »zaradi potreb delovnega procesa« za več kot 21 dni in se eventualno mesečno obnavljajo ter v primerih, ko je sprememba pogodbe o zaposlitvi pogojena z izgubo zdravstvene skupine ali celo nastankom invalidnosti. V skladu s posebnim sklepom posloводства se bo

lahko do ustreznih sprememb, (ki se pričakujejo v novi KPDŽP) lahko pisno odredilo delo v nepredvidenih in nujnih primerih, zlasti še pri izvajanju naše glavne dejavnosti, vendar se lahko takšna odredba glasi na največ 21 dni oziroma se ne ponavlja glede na pretekla obračunska obdobja.

Za komentar obvestila pa smo povprašali tudi sekretarja Silva Berdajsa.

Povedal je, da je možno odredbe o opravljanju drugega dela izdajati samo na podlagi 171. člena Zakona o delovnih razmerjih, ki določa, da je delavec dolžan opravljati drugo delo, lahko tudi v drugem kraju, samo v primerih naravnih ali drugih nesreč, če se taka nesreča pričakuje ali v drugih izjemnih okoliščinah, ko je ogroženo življenje in zdravje ljudi ali premoženje delodajalca. To pa pomeni, da mora od-

redba temeljiti na zakonu, ne pa na potrebah delovnega procesa, ki trajajo do 21 dni, kar določa omenjeno obvestilo. Zato je obvestilo v tem delu absolutno v nasprotju z zakonom.

Drugo pa je, da se v prehodnih določbah tega obvestila navaja, da bodo vneseni podatki za obračun plač stornirani, če ne bodo temeljili na pravilno in v skladu s temi obvestili izdanimi odredbami. Tu se ponovno kaže nesprejemljiv pristop posloводства, saj bodo posledice, zaradi nezakonitih odredb, nosili zgolj delavci preko obračuna plač, ne pa tisti, ki nezakonite odredbe izdajajo. Zato bo to vsekakor ena izmed tem o katerih bodo sindikati razpravljali s poslovojem in mu na tak ali drugačen način dopovedali, da deluje v nasprotju z veljavno zakonodajo.

## PREDSTAVITEV SIEMENSOVE LOKOMOTIVE ES 64 F4

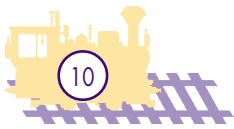
V drugi polovici januarja letos smo na Slovenskih železnicah imeli možnost, da se seznanimo z večsistemsko lokomotivo proizvajalca Siemens. Predstavljena lokomotiva je last Siemensovega hčerinskega podjetja Dispolok, ki se ukvarja z najemanjem lokomotiv. Vozilo izhaja iz druge generacije družine EuroSprinter in je bilo uspešno preizkušeno že na železniških tirih Nemčije, Avstrije, Švice in Italije.

Lokomotiva je večsistemka, saj lahko obratuje pri sistemih električnega napajanja 15 in 25 kV izmenične napetosti, ter 1,5 in 3 kV enosmerne napetosti. Za vsak sistem napajanja ima po en odjemnik toka. Ta je posebej prirejen za vožnjo po posameznih železnicah. Razlikujejo se po konstrukciji, materialu, obliki, drsni ploskvi, pritisku na vozno žico, ... Lokomotiva meri v dolžino 19,580 metrov, tehta 87 ton, ima štiri osi in razvije največjo hitrost 140 kilometrov na uro. Nominalna moč, ki jo lokomotiva dosega pri izmeničnem napajanju, je 6400 kW, pri enosmernem napajanju 3 kW je 6000 kW, pri 1,5 kW pa 4200 kW. Napetost se dovede najprej od odjemnika toka do glavnega stikala. Glavna stikala sta dva, in sicer je prvi



namenjen enosmernemu sistemu napajanja in drugi izmeničnemu. Iz enosmernega člena naprej napajamo štiri sodobne PWM razsmernike (Pulse Width Modulation-pulzno širinska modulacija). Močnostna elektro-

nika vleke je izvedena v IGBT-tehniki (Insulated Gate Bipolar Transistor), kjer je hladilni medij voda. Vsaka os ima svoj trifazni asinhronski vlečni motor, napajen s spremenljivo napetostjo in frekvenco, ter samo-



stojno regulacijo vlečne in zavorne sile. Tudi pomožne naprave so napajanje z uporabo IGBT-razsmernikov. Ti dajejo izhodno napetost 450 V, 60 Hz.

Vlečna sila pri izpeljavi je omejena na 300 kN, trajna je 270 kN, pri zaviranju pa je 150 kN. Strojvodski prostor je velik, krmilni pult pa sodobno oblikovan in enostaven za upravljanje lokomotive. Za prikaz različnih informacij in kontrolo nad delovanjem posameznih sklopov imamo



dva monitorja na sredinskem delu pulta. Tretji monitor še ni vgrajen, je pa namenjen računalniškemu voznemu redu. Avtomatizacija in krmiljenje temelji na podvojenih podatkovnih prenosnikih (podobno kot na 312). Na posamezne nepravilnosti nas diagnostika lokomotive opozarja akustično in po obeh monitorjih.

Med preizkusnimi vožnjami se je lokomotiva izkazala dobro, še posebno všeč pa mi je bila ugodna regulacija vlečne sile. Prav tako je večina stvari glede opreme in karakteristik, ki smo jih podali na seji tehnične komisije SSSLO, že vdelana v lokomotivo.

Niso bile pa vse preizkušene stvari idealne. Omenil bi le dve pomanjkljivosti. Ob zagonu motorja MG na katerikoli lokomotivi 363, ki je bila v tistem času v bližini Siemensove lokomotive, je le ta zaznala kartkostični tok zagona MG in nam je vedno posredovala zaščita in izključila vleko. Motil je tudi prehod Siemensove lokomo-



tive na električno zaviranje, ko je lokomotiva zaznala prenapetost v voznem vodu in nam je ponovno posredovala omenjena zaščita.

Ob predstavljenih nekaterih temeljnih značilnostih te lokomotive in pogoju, da odstranijo zaznane nepravilnosti, menim, da bi bil nakup tovrstnih vlečnih sredstev dobrodošla pridobitev za sistem Slovenskih železnic.

*Ljubo Prhne, inštruktor strojevodij*

## Sindikalna druženja

# SMUČANJE V AVSTRIJI

Mariborčani smo si letošnji smučarski izlet ponovno omislili v avstrijskih Koralpah. Lanska izkušnja je bila pozitivna, zato smo se letos ponovno podali na ta lepi predel Avstrijske Koroške. Po jutranji kavici in nakupu zalog za malico v Dravogradu smo hitro po 10. uri že bili na smučišču. Prevelike gneče ni bilo, zato se je dalo lepo in tekoče smučati.

Zanimivost letošnjega smučanja je bilo poskušanje drugačnih oblik smučanj (smučī »big foot« in »board«) za tiste, ki drugega kot klasične smučī še nismo imeli na nogah. Seveda je navedeno pomenilo zanimivost in izziv za tiste, ki smo poskušali, in sprožalo salve smeha pri tistih, ki so nas opazovali. Ob temu kaže posebej pohvaliti vztrajnost in voljo našega podpredsednika Zlatka Rateja, ki je prvič deskal na snegu. Čeprav nas je ob pogledu nanj večkrat sililo k smehu, pa mu kljub temu vztrajnosti ne gre oporekati. Podpisani, ki sem prvič poskusil kratke

smučī, pa le-te toplo priporočam vsem, ki želijo doživeti spremembo na smučeh.

Dan je ob lepem vremenu vse prehitro minil in že smo utrujeni polnili avtobus z našimi smučarskimi rekviziti. Dogovor na

avtobusu je bil, da naslednje leto menjamo lokacijo smučanja (da popestrimo izlet), zato že danes vabim vse, da se nam prihodnjī pridružite.

*Zdenko Lorber*



## **Naš sodelavec**

# **ROMAN KLEPEC – STROJEVODJA IN PROSTOVOLJEC, KI RAD POMAGA!**

Ljudi navduševati za delo je mogoče: s pohvalo o dobro opravljenem delu, z dobrim plačilom, s spodbujanjem, ali pa jim izkazati pozornost s preprosto objavo v časopisu. Veliko je med nami vestnih, tihih in skromnih strojevodij, ki delujejo molče in v ozadju ter nikoli ne odklonijo zaupane jim naloge. Prav je, da se nanje spomnimo tudi v našem glasilu. Pravzaprav so to naši znani neznanci. Eden izmed njih je tudi naš sogovornik – kolega Roman Klepec.

**Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu, kaj te je pritegnilo, da si postal strojevodja. Kakšen je tvoj življenjski moto?**

V osmem razredu osnovne šole sem bil neodločen glede nadaljnjega poklicnega šolanja, nobeno področje me ni posebej veselilo. Po šoli so viseli plakati s sončnim zahodom in vlakom, ki je hitel mimo. Vabili so mlade, da se zaposlijo na železnici, pa sem se odločil, da poskusim. Po končanem srednješolskem programu železniški transport-strojevodja na Aljaževi 32, dezertiranju iz JLA, sem se v letu, ko je Slovenija postala samostojna, zaposlil na Železniškem gospodarstvu Ljubljana, Sekciji za vleko. Stalno prebivam dva kilometra severno od Domžal, v Jaršah, nekdanj bolj znanih po tovarni Induplati. Živim skupaj – narazen pod isto streho s starši, štiri leta mlajšim bratom in uživam blagodatni samskega življenja pri zgodnjih tridesetih letih. Moj življenjski moto je:

*»Kuj me življenje, kuj!*

*Če sem kamen, se raziskrim,*

*če jeklo, bom pel,*

*če steklo – naj se zdrobim.«*

(Oton Župančič)

**Si član kakšne organizacije, društva in katere še neuresničene cilje imaš pred sabo?**

Sem član prostovoljnega gasilskega društva Jarše-Rodica, turističnega društva, nekdanji član kolesarskega društva Kolo-ljub. Psihofizično kondicijo si krepim v Društvu joga v vsakdanjem življenju Domžale. Prenehal bom plačevati naročnino Zvezi veteranov vojne za Slovenijo, ker ne izpolnujem od države določenih pogojev za vojnega veterana. Neuresničeni cilj je določiti poklicne, socialne, finančne, duhovne cilje in uskladiti dnevne dejavnosti s temi cilji ter se tako izogniti malomarni potratu časa.

**Si v zadnjem času prebral zanimivo knjigo, si ogledal film, razstavo in kaj nasploh počneš v prostem času?**

Zdaj »žvečim« knjigo Pločevinasti boben Gunterja Grassa, zadnja predstava, ki sem jo videl je Čaj za dva, Tone Partljič, razstava pa Evropski slikarji v Narodni galeriji. V prostem času sprehajam psa po Mengeškem polju ali ob Kamniški Bistrici, vadim jogo, kaj preberem ali pa se »pasem« po množičnih medijih.

**Pred kratkim si bil viden na naslovnici v enem izmed slovenskih časnikov. Stal si v vrsti za humano dejanje. Se večkrat udeležuješ tovrstnih dejanj?**

Sem prostovoljec pri Društvu paraplegikov ljubljanske pokrajine in enkrat na teden obiskujem gospo v Kamniku. Prostovoljno delo na različnih področjih (socialno varstvo, šport, sindikat ...) je temeljni kamen civilne družbe. Občasno opravljam filantropistični akt dajanja krvi, ki pa izhaja iz egoističnih pobud oziroma motivov (neke



vrste potrditev pravilnosti lakto-vegetarijanske diete, dva dni dopusta, testiranje proti aidsu, hepatitisu C).

**Ne verjamem, da ljudje sploh kdaj pomislijo na strojevodjo. Ne da bi se zavedali, jim zaupajo. Kako bi nepristransko ovrednotil poklic strojevodje?**

Poklic strojevodje je odgovoren, stresen, občasno tudi zelo stresen, značilni zanj so raznolike delovne razmere in motenje cirkadiarnih ritmov. Daje ti občutek, da si sposoben – kos nalogam, samodisciplino, zahteva pa navdušenje, predanost. Strojvodski klan sodi v tisto zvrst, kot vojaki, policisti, za katere velja stereotip mačizma: stabilnost, trdnost, nečustvenost. Vlak, lokomotiva je lahko tudi falični simbol. Ni razloga, da ljudje ne bi zaupali strojevodjem, železniški promet sodi med najbolj varne, sami se trudimo zatirati diletantska nagnjenja, ob strani pa nam stojite še budnik in ASN.





### **Kaj ti je v dosedanjem delu najbolj ostalo v spominu?**

Spominjam se raznih okvar lokomotive, ki se zgodijo vedno ob nepravem času, povoženj nesrečnih srn, nepotrebnih konfliktov z drugimi železniškimi nameščenci.

Zanimivo je na začetku, ko prvič v življenju stopiš na lokomotivo in spoznaš stvari v živo. Pozneje, ko stroj malo bolj obvladaš in se ne naprezaš več toliko, vse skupaj lahko postane monotono. No, monotonost pa prekinejo razne okvare na lokomotivah ali izrednosti v prometu. Takrat pa se dva-

krat bolj potrudiš in odkriješ nove privlačnosti. Čarobna se mi zdi vožnja po belem, s snegom pokritem tiru, ko ne vidiš tirnic in se ti zdi, kot da bi rezal smučino nekje na zasneženi planini.

*Pogovarjal se je Franc Bokal*

## **DIVAŠKA 21. »ČUFARICA«**

Sedemindvajsetega decembra smo se po enem letu spet zbrali člani sindikata OO Divača, naše partnerke, povabljeni gostje (žal vodstva sindikata ni bilo – so pa nam preko naših predstavnikov zaželeli vse dobro v novem letu). Prišlo je tudi lepo število članov OO Nova Gorica, ki se radi udeležujejo naše »fešte«, prišli so tudi nekateri prijatelji naših članov, in da ne pozabim, tudi naši upokojeni strojevodje.

Še na polovici decembra je kazalo da bo 21. »čufarica« pod vprašajem, zaradi neljubih dogodkov pred uveljavitvijo novega voznega reda. Stvari so bralcem Budnika poznane, saj jih je sam predsednik sindikata Drago Torej omenil v prejšnji številki. Kljub razgretim strastem so se sčasoma zadeve uredile, za kar sta morali obe vpleteni strani vložiti veliko napora.

Brez dolgoletnega animatorja Dobrivo-

ja Subiča, ki pelje že 21. čufarico, si take fešte ni mogoče predstavljati. Sam sicer pravi, da tega tudi sam ne bi zmožel, brez pomoči ožjega odbora. Torej s pozdravnim govorom animatorja, šefa sekcije Dušana Tominca, predsednika sindikata OO Divača Borota Kovačeviča in šefa hotela Miklobušca se je srečanje začelo z glasbo Primorskih fantov. Skupaj z njimi smo zapeli prirejeno čufarico. Sledila je podelitev slik, ki so predstavljale kraške in železniške motive, članom, ki so se upokojili v preteklem letu. Slike so bile delo priznanega sezanskega slikarja Marjana Miklavca. Eno od teh je podaril našemu sindikatu in sicer za eno od glavnih nagrad na »tomboli«. Sledila je glasba, nato večerja, nad katero so se nekateri zmrdovali, vendar pa je razpoloženje popravil teran našega dolgoletnega prijatelja Primoža Štoke. Slednji se

že nekaj let udeležuje naših srečanj in nam tudi sponzorira kar lepo količino te žlahtne kraške kapljice. Sledile so družabne igre, nekaj karaok, ves večer pa je potekala tradicionalna tombola, ki nam je prinesla kar nekaj zaslužka. Čufarico smo tako nekoliko lažje izpeljali, ob stroških, ki jih je treba poravnati, bomo preostanek denarja namenili za opremo garsonjere v Zrečah. Slednjo smo kupili pred letošnjo zimo in jo naši člani že lahko uporabljajo. Vodstvu sindikata OO Divača se v imenu članstva zahvaljujem za njen nakup. Vsi vemo, kaj danes pomeni nepremičnina v takem turističnem kraju, kot so Zreče z bližnjo Roglo.

Če je že bila večerja malo pokritizirana, pa nas je osebje hotela Rivjera presenetilo s torto v obliki gomulke. V lokalnem časopisu Primorske novice so zasledili probleme v zvezi z vožnjami Siemensovih oziroma Poljskih garnitur in nam tako »gomulko« spet pripeljali na Primorsko. Pa še dobra je bila!

Kot je Drago Torej v zadnjem Budniku končal članek, ga končujem tudi jaz »konec dober, vse dobro«, saj je 21. čufarica pihala vse do belega dne.

Ob koncu bi se zahvalil še Šmarješkimi toplicam, območnemu odboru Divača za podarjeno tedensko bivanje tako v Atomskih toplicah kot v Zrečah, Kras opremi Dutovlje, kraškimi vinogradnikom in vsem preostalim, ki ste omogočili izpeljati srečanje, saj smo lahko na ta način pokrili nemajhne stroške tega srečanja. Nekateri izmed nas pa ga bodo po prejetih darilih še posebej pomnili. Na snidenje prihodnje leto!

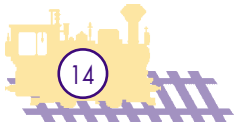
Pa srečno vožnjo

*Robert Živec*









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.  
E-mail: budnik@slo-zeleznice.si

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

MNENJE

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

**V PRIHODNJI  
ŠTEVILKI PA  
VEČ O RAZVOJU  
PROJEKTOV  
SP-11 IN  
SP-12**

## **Malo za šalo, malo za res**

### **KADILKA**

»Ko že govoriva o kajenju,« reče Peter prijatelju, »moje dekle je strastna kadilka. Še ko se slači, ne da cigarete iz ust.«  
»Vem« odgovori prijatelj.

### **NAPAČNO TOLMAČENJE**

Mladenič v parku pred seboj potiska otroški voziček, v njem pa vrešči otrok. Mladenič se od časa do časa skloni k dojenčku in reče:  
»Samo mirno, Peter, samo mirno!«  
Starejša gospa, ki je hodila za njim, vpraša:  
»Kaj pa je malemu Petru?«  
»Otroku je ime Marija,« je odgovoril mladenič, »Peter pa sem jaz!«

### **LOTO**

Policista Grega in Matija sta vplačala loto. V nedeljo zvečer sta sedela pred televizijo in gledala žrebanje:  
»Ena!«  
»Imava!« sta se razveselila.  
»Petintrideset!«  
»Tudi imava!« sta še bolj poskočila.  
»Sedenmajst in štiri!«  
»Tudi!« sta skakala od navdušenja.  
»Trinajst!«  
»Super!« sta norela.  
»Dva!«  
»Tudi ta je najina številka!« sta norela od veselja.  
»Devintrideset!«  
Grega: »Groza! To pa sva prekrizala!«

### **LETEČI ANGEL**

»Mami, ali angelčki letijo?«  
»Ja, angelčki letijo, sinko.«  
»Ali naša Rozi tudi leti?«  
»Ne, Rozi je naša služkinja.«  
»Očka ji je pa včeraj rekel angelček.«  
»Ja, potem bo pa tudi ona letela.«

### **MEHAK JE**

V soboto zjutraj, ko lahko zakonca še malo poležita, si žena zaželi spolnih odnosov. Mož se ne zgane, zato mu žena jezno reče:  
»Potem pa vstani in pojdi po kruh!«  
Mož se res odpravi v trgovino in ko na poti domov nese štruco kruha pod pazduho, sreča soseda, ki pogleda proti kruhu in vpraša:  
»Je mehak?«  
»Je, je; če bi bil trd, bi zdajle lahko še poležaval.«

### **DEKLETOV DNEVNIK 1**

Dekle potuje z avtoštopom na morje. V njenem dnevniku je zapisano:  
10. avgust: Danes sem prepotovala 150 kilometrov z voznikom Volkswagna. Na koncu poti je hotel imeti z menoj spolne odnose. Izstopila sem in peš nadaljevala pot.  
11. avgust: Danes sem del poti prepotovala z voznikom Opla. Povabil me je na kosilo, potem pa me je hotel posiliti. Izstopila sem in šla peš.  
Noge so moje najboljše prijateljice.  
12. avgust: S prijetnim mladeničem sem se peljala v športnem kabrioletu. Nisem izstopila. Včasih morajo iti tudi najboljše prijateljice narazen.

