



Budnik



ISSN 1408-7405

56

junij/2005

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

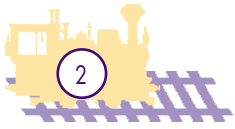


11. junij 2005

**VABLJENI NA VSESLOVENSKO SREČANJE ČLANSTVA SSSLO
Kmečki hram HERVOL - med Brežicami in Dobovo**

IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

SLOŽNO DO PRAVIH REŠITEV

Sindikalne volitve so za nami, zato bi se najprej želel vsem zahvaliti za izkazano podporo, hkrati pa čestitati vsem, ki so bili izvoljeni v organe sindikata. Izkoristil bi priložnost, da se še enkrat zahvalim Dragu Toreju in njegovi ekipi saj so sindikalno barko uspešno pripeljali skozi viharje, mimo čeri ter jo v enem kosu privezali v domačem pristanu.

Izvoljena je nova ekipa, imenovanja so končana, praktično so izpolnjeni vsi formalni razlogi za nadaljnje delovanje sindikata. Upam, da nam je osnovno sindikalno poslanstvo vsem jasno. Sam pričakujem timsko delo s tvornim sodelovanjem, predlaganjem rešitev ki so uresničljive, nikakor pa ne želim sistema, ki bi temeljil samo na delu nekaj posameznikov.

Trenutno se nahajamo v času velikih sprememb na katere pa smo od nastanka sindikata tako že navajeni. Enovita vleka in enovito podjetje je skoraj realnost, kar pa je v veliki meri tudi uresničitev zahtev našega sindikata. Pričakujemo tudi, da bo v najkrajšem času imenovan nov generalni direktor ter uprava podjetja. Samo upamo lahko, da bomo v novi upravi dobili dobre strokovnega sogovornika.

Ker se nam določeni problemi vse prehitro kopičijo, smo v sindikatu malce druga-

če organizirali določeno delo. Kolegij sindikata naj bi se praviloma sestajal vsak ponedeljek ob deseti uri. Zaradi možnosti hitrega reagiranja je imenovana tričlanska prometno-tehnična komisija, ki jo vodi eden od podpredsednikov, sestavljata pa jo še dva člana. Predstavniki, ki so v območnih odborih zadolženi za to problematiko bodo direktno sodelovali s to komisijo, v primerih večjih projektov, pa bo komisija sklicana v razširjeni sestavi. Drugi podpredsednik bo zadolžen za komisijo za turnuse ter varstvo pri delu.

Sindikata strojevodij Slovenije že od svoje ustanovitve dalje sodeluje na mednarodni sceni, po vstopu Slovenije v EU območje in po pričakovanem sprejetju evropske ustave pa to sodelovanje postaja nujnost. Nikoli nismo želeli biti le nemi opazovalci, ampak aktivni akterji in treba se bo soočiti z dejstvom, da se bo del politike sprejemal v evropskem prostoru. V kolikor tam ne bomo prisotni, tudi na odločitve ne bomo mogli vplivati. V sled tega smo imenovali pooblaščenca za mednarodne odnose.

Glede sodelovanja z drugimi sindikati, ter sindikalnimi centralami je naša vizija nespremenjena, poudariti bi pa želel, da je prioriteta sodelovanja doseganje skupnih interesov in seveda solidaren odnos.



Dela nas čaka precej saj je veliko problemov še odprtih vsak dan se pa porajajo novi. V zaključni fazi so pogajanja za tarifno prilogo KPDŽP, pričakuje se sprejetje Navodila o merilih za delo v izmenah osebnih vlečnih vozil, čaka nas realizacija dokončnega odstranjevanja azbesta iz vlečnih vozil, vgradnja klima naprav, pogajanja za normativni del KPDŽP....Borba za izboljšanje socialno ekonomskega položaja ter pogojev dela vseh članov pa tako kot do sedaj ostaja rdeča nit delovanja našega sindikata.

Želj in pričakovanj je veliko, poti ravno tako, vendar upam, da bomo složno našli prave rešitve.

Zlatko Ratej

Nagovor nekdanjega predsednika Draga Toreja ob uvodu volilne skupščine SSSLO

USPEŠNO NADALJEVATI NIKOLI DOKONČANO SINDIKALNO POSLANSTVO

Prisrčno pozdravljeni na prvi redni seji skupščine in čestitke vsem članom ob izvolitvi. Štiriindvajsetega aprila bodo minila natančno štiri leta, ko sem bil na prav tako prvi redni seji takratnega sklica izvoljen za predsednika sindikata.

Že lani, ko smo 31. januarja praznovali 15. obletnico ustanovitve Sindikata strojevodij in sem podal nekakšen prerez pomembnih dogodkov, sem bil prepričan, da

nam bo uspelo. In nam tudi je. Danes se ponovno pogovarjamo o enovitem podjetju, odstranili smo grožnje po delitvi vleke, nove lokomotive so skorajda že na poti v Slovenijo. Ponovno lahko zatrdim, da je referendum prinesel pozitiven rezultat.

Nove zaposlitve so dejstvo, Pravilnik o odgovornostih za kršitve pogodbenih in drugih obveznosti je sprejet, klimatizacija vozniških kabin je v teku. Ob tem seveda

ne morem ne omeniti zelo velikega problema azbesta, ki nam bo do dokončne zgraditve povzročal dokaj velike probleme, kljub temu, da so dokumenti za varno zgraditev že pripravljeni.

Končujemo pogajanja za spremembe tarifne priloge KPDŽP. Nikoli ni bilo enostavno, tudi letos ni. Pa vendar, s pravim pristopom in pravo mero potrpežljivost nam bo tudi tokrat uspelo. Če ne drugače, pa z



grožnjo o ostrejših aktivnostih. No, to je že poglavje, pri katerem boste tudi vi kakšno rekli po opravljenih volitvah.

Sodelovanje s sindikati na SŽ je v večini primerov težavno, pa vendar smo se ves čas trudili, da bi bilo dobro. S sprejetjem resolucije o novitem podjetju SŽ nam je ponovno uspelo združiti pozitivno energijo, ki bo pomagala k razvoju tudi v prihodnosti!

Ne bom trdil, da smo v šestnajstletnem obdobju, odkar smo pripravili in izpeljali prvo stavko, rešili vse težave. Trdim pa, da smo skupaj storili vse, kar je bilo v naši moči, da smo se delu vedno posvetili z vsem znanjem in z vso energijo, ki smo jo premogli. V množini govorim zato, ker sem prepričan, da smo bili zelo dober tim, sestavljen iz kreativnih posameznikov.

Da tudi med nami ni šlo vedno vse gladko, je logično in tudi dobro. Ravno to je dokaz, da smo ob vsaki zadevi soočali mnenja in iskali optimalne rešitve. Včasih smo se v razpravah razgreli tako zelo, da je bilo med nami slišati povišane tone. Seveda smo jih, tako upam, vsi sprejemali dobronamerno, dovolite pa mi, da se danes za svoje povzdignjene glasove v preteklosti opravičim.

Naj mi bo dovoljena zahvala in pohvala vsem predsednikom OO, ki so do danes vodili odbore in bili člani glavnega odbora,

vsem, ki so sodelovali ob rojstvu našega sindikata, vsem, ki so se trudili in pomagali, da smo Sindikat strojevodij naredili takšnega, da je danes zgledna in zavidanja vredna organizacija. K temu so izdatno pripomogli člani in predsedniki tehnične in prometne komisije, komisije za turnuse, posamezniki, ki so delovali na področju individualnega varstva pravic, vsekakor pa tudi vsi, ki so bili dejavni sodelavci sveta delavcev. Vsem hvala!

Mi – tukaj imam v mislih Slavka, kot prvega predsednika, Silva, Bora in sebe – se nismo imeli od koga učiti. Zastaviti smo morali vse in še več, da smo, vsekakor ob zaupanju članstva in veliko dobrih sodelavcih, prebrodili vse notranje težave, težave v podjetju, včasih tudi osebne, zato da se danes lahko brez moralnega mačka pogledamo v ogledalo in da se lahko s ponosom ozremo na pretekli čas.

Zato da je bilo tudi naše finančno poslovanje zgledno, je s svojimi rednimi in natančnimi nadzori skrbel nadzorni odbor, katerega je zadnjih dvanajst let vodil Milan Mikl, računovodskim standardom predan nadzornik, ki je tudi za naslednji mandat edini kandidat za predsednika. Hvala!

Zahvala tudi tistim, ki vas nisem posebej imenoval, a ste vseeno dali svoj prispevek pri organizaciji prireditev, za dobro delo in iskreno sodelovanje.

Včasih me zbegajo kakšna razmišljanja ali izjave, ki se slišijo, da smo se polastili sindikalnega denarja, da smo uzurpirali oblast v sindikatu ali podobne. Če bi to res bilo tako, ne bi mogel danes predlagati, da se vendarle odločite o nepovratni solidarnostni finančni pomoči za kolege, ki imajo opraviti zaradi opravljanja službe s sodnikom za prekrške, ne bi imeli od kod vzeti sredstev za morebitni nakup nekaj počitniških zmogljivosti. Naš stavkovni sklad bi v tem trenutku, ob dejstvu, da bi tudi v prihodnje udeleženi povratno solidarnostno pomoč, prenesel nakup počitniških nepremičnin večje vrednosti, kar bi za člane pomenilo ugodnost.

Še nekaj bi vam položil na dušo: tako člani organov, ki imajo največ informacij, kot tudi naši člani, bi ob težavah, ki nastajajo, morali že takoj in pri sebi premisliti, kdo so dejanski povzročitelji le-teh, ne pa za skoraj vse, kar se negativnega dogodi, pavšalno okriviti sindikalno vodstvo.

Kako enostavno je kritizirati, kako enostavno je postavljati zahteve, je najbrž vsakomur jasno, koliko truda, znanja in energije, predvsem pa potrpežljivosti je potrebno, pa le tistim, ki smo se soočali z uresničevanjem zahtev. Kar nekaj je takih, ki so po pridobljeni izkušnji opustili željo ali izgubili voljo do takšnega dela.

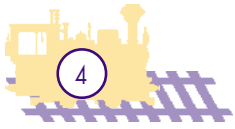
Ob koncu bi vendarle želel reči, da so mi ob vseh, ki so se trudili, da bi naš sindikat imel veljavo, ki jo ima, da so bili naši člani s strani sindikata polno zaščiteni tudi v obdobju, ko sem Sindikatu strojevodij predsedoval, največ pripomogli Silvo Berdajs, kot sekretar in najbolj študjozen med nami, Zlatko Ratej, kot najmlajši in najbolj prodoren med starejšimi, Boro Kovačević, kot trden formalist, Sergij Birska, najbolj umirjeno preudaren, Zdenko Lorber, kot neutrudljivi urednik Budnika, in Dobrivoj Subič, kot sposoben organizator različnih prireditev. Zato, dragi kolegi, vam se še prav posebej zahvaljujem!

V prepričanju, da bo naš sindikat tudi z novim vodstvom, ki bo danes izvoljeno, nadaljeval nikoli dokončano sindikalno poslanstvo, enako ali še bolj uspešno, kot so ga dosedanja, vas ob koncu mandata lepo pozdravljam.



Drago Torej je novemu vodstvu zaželel veliko uspeha pri vodenju našega sindikata

Drago Torej



Izvolili smo novo vodstvo našega sindikata

ZLATKO RATEJ JE POSTAL NOVI PREDSEDNIK SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

Na prvi redni seji novoizvoljene skupščine Sindikata strojevodij Slovenije, ki je potekala 12. aprila v kristalni dvorani upravne zgradbe Slovenskih železnic, smo izvolili novo vodstvo sindikata. Potem ko se je dosedanji predsednik Drago Torej v svojem uvodnem nastopu zahvalil za sodelovanje vsem, ki so pri delu sindikata dejavno sodelovali, so nastopile volitve novega predsednika, podpredsednikov, predsednika in članov nadzornega odbora, predsednika in članov statutarne komisije ter volitve sekretarja sindikata.

Na tajnih volitvah je bil za novega predsednika Sindikata strojevodij izvoljen Zlatko Ratej. Razveseljivo je, da je bil deležen podpore vseh članov skupščine. K temu je gotovo pripomoglo njegovo dolgoletno delo v organih sindikata, saj je bil kar deset let predsednik območnega odbora Celje in šest let podpredsednik našega sindikata. Po izvolitvi se je zahvalil za množično podporo ter apeliral na vse člane skupščine, da s svojim prizadevnim delom prispevajo h krepitvi dela našega sindikata. Dejal je, da se je v minulih letih svojega dejavnega sindikalnega dela veliko naučil od svojih starejših in izkušenejših kolegov – pri tem je poudaril pomembno vlogo Draga Toreja in Silva Berdajsa – in da bo na tej podlagi črpal znanje in samozavest za učinkovito vodenje našega sindikata tudi v prihodnje. Po zahvalnem nagovoru ob izvolitvi je pred člani skupščine podal naslednjo zaprisego:

»Prisegam, da bom deloval v skladu s statutom in splošnimi akti sindikata, da bom vestno, z vso odgovornostjo, v interesu članov izpolnjeval svoje obveznosti in da bom skrbel za razvoj sindikalizma ter demokracije v republiki Sloveniji.«

V tekmi za mesto podpredsednika sindikata so se potegovali štirje kandidati. Po opravljenih tajnih volitvah sta bila izvoljena

Sergij Birsa iz območnega odbora Nova Gorica in Marko Janežič iz območnega odbora Ljubljana. Sergij Birsa, ki ima za sabo dolgoletne izkušnje vodenja območnega odbora, bil pa je tudi član sveta delavcev, je v svojem nastopnem govoru dejal, da bo svoje nadaljnje delo podrejal odločitvam organov sindikata, ker lahko samo homogeno delo vseh prinaša dobre rezultate. Na podlagi odločitve glavnega odbora bo prevzel delo vodenja komisije za turnusno problematiko in problematiko varnosti pri delu. Marko Janežič prinaša v delo glavnega odbora sindikata novo svežino. V dosedanjem delovanju sindikata ni bil vidno izpostavljen. Ob svoji predstavitvi je dejal, da si želi pri svojem delu občutno pomoč vseh območnih odborov, ki morajo nastopati kot povezovalni dejavniki našega delovanja. Na podlagi odločitve glavnega odbora bo prevzel delo vodenja komisije za prometno in tehnično problematiko.

Na predlog večine območnih odborov, glavnega odbora in na predlog novoizvoljenega predsednika sindikata Zlatka Rateja je skupščina za sekretarja sindikata imenovala Silva Berdajsa. Njegovo bogato znanje, izkušnje in ugled med člani so reference, ki predstavljajo neprecenljivo kvaliteto našega delovanja. To se je pokazalo tudi ob glasovanju saj je bil deležen soglasne podpore vseh članov skupščine.

Predsednik nadzornega odbora je po opravljenih volitvah ponovno postal Milan Mikl. Da zahteva vodenje nadzornega odbora človeka posebnega kova, se je pokazalo že v kandidacijskem postopku, ko območni odbori niso predlagali drugega kandidata. Njegovo dosedanje vodenje tega odbora, ko se je pokazal kot usposobljen in brezkompromisni borec pravilnosti finančno materialnega poslovanja, so člani skupščine nagradili z večinsko podporo. V nadzornem odboru bosta mu delala družbo Jurij Krajnik iz območnega odbora Ljubljana in Ervin Dolgan iz območnega odbora Divača.

Statutarno komisijo bo tudi v prihodnje vodil sekretar sindikata Silvo Berdajs, člani komisije pa so postali Marko Beno, Peter Misja, David Mahnič in Jadranko Tomič.

Skupščino Sindikata strojevodij Slovenije sestavljajo:

Zlatko Ratej, predsednik SSSLO
Sergij Birsa, podpredsednik SSSLO
Marko Janežič, podpredsednik SSSLO
Silvo Berdajs, sekretar SSSLO

Milan Rebič, predsednik OO Ljubljana

Danijel Grofelnik, OO Ljubljana
Renato Jakoš, OO Ljubljana
Franci Krevs, OO Ljubljana
Alojzij Letnar, OO Ljubljana
Emil Lipovšek, OO Ljubljana
Jadranko Tomič, OO Ljubljana
Marko Trček, OO Ljubljana
Robert Zakrajšek, OO Ljubljana

Igor Vrečko, predsednik OO Maribor

Albin Anžel, OO Maribor
Peter Bračko, OO Maribor
Denis Črček, OO Maribor
Iztok Dugonik, OO Maribor
Ciril Meško, OO Maribor
Igor Veselko, OO Maribor
Slobodan Vnuk, OO Maribor

Gino Škrinjar, predsednik OO Divača

Miha Ambrožič, OO Divača
Darjo Kocjančič, OO Divača
Ljubo Prhne, OO Divača
Dobrovojski Subič, OO Divača
Darko Zadel, OO Divača



GLAVNI ODBOR SSSLO



*Zlatko Ratej
predsednik*



*Silvo Berdajs
sekretar*



*Marko Janežič
podpredsednik*



*Sergij Birsa
podpredsednik*



*Milan Rebič
predsednik območnega
odbora Ljubljana*



*Igor Vrečko
predsednik območnega
odbora Maribor*



*Gino Škrinjar
predsednik območnega
odbora Divača*



*Zlatko Lojen
predsednik območnega
odbora Celje*



*Zvone Kramar
predsednik območnega
odbora Novo mesto*



*Drago Makovec- predsednik
območnega odbora Nova
Gorica*



*Branko Strniša
predsednik območnega
odbora Zidani Most*



*Josip Kozminčuk
predsednik območnega
odbora Jesenice*

Zvone Kramar, predsednik OO Novo mesto

Bojanc Franc, OO Novo Mesto
Franci Ivnik, OO Novo Mesto
Branko Jarc, OO Novo Mesto

Makovec Drago, predsednik OO Nova Gorica

Bojan Humar II, OO Nova Gorica

Andrej Sulič, OO Nova Gorica

Josip Kozminčuk, predsednik OO Jesenice

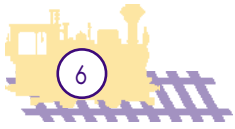
Miran Potočnik, OO Jesenice
Vitodrag Sitar, OO Jesenice

Branko Strniša, predsednik OO Zidani Most

Peter Misja, OO Zidani Most
Andrej Tržan, OO Zidani Most
Marko Žveglič, OO Zidani Most

Zlatko Lojen, predsednik OO Celje

Klemen Dečman, OO Celje
Darko Mavrič, OO Celje
Leon Mulej, OO Celje



KAJ NAM PRINAŠA NOVA TARIFNA PRILOGA KPDŽP?

Pogajanja za novo tarifno prilogo kolektivne pogodbe dejavnosti železniškega prometa so se, kot je to že v navadi, ponovno zavlekla v drugo polovico meseca maja. Nekaj je k temu prispevala pozna sestava pogajalske skupine delodajalcev, nekaj pa njihova nepripravljenost, da se resneje lotijo pogajanj. Začetne ponudbe delodajalske strani so na enem od sestankov povzročile predčasen odhod naših pogajalcev. Misel na poseg po resnejših oblikah sindikalnega boja pa je ob začetnih neobetavnih pogajalskih ponudbah delodajalcev postajala zrelejša tudi zaradi zamude pri usklajevanju njihovih končnih pogajalskih izhodišč znotraj resorjev pristojnih ministrstev. Vlada je tako pogajalska izhodišča potrdila 19. maja, že isti dan pa je o njih razpravljala tudi glavni odbor našega sindikata.

Na glavnem odboru je tako vodja naše pogajalske skupine Silvo Berdajs predstavil

naslednji predlog sprememb tarifne priloge KPDŽP:

- uskladitveni znesek, prejet na podlagi Dogovora o politiki plač iz leta 2004 v višini 8901 tolarjev in uskladitveni znesek iz avgusta 2005, ki bo znašal predvidoma 8543 tolarjev, se preneseta v osnovno bruto plačo delavca. Navedeno bo imelo pozitiven učinek na izračun prejetih dodatkov, ki se bodo zaradi tega povečali za nekaj deset odstotkov;
- regres za letni dopust bo znašal 70 odstotkov povprečne plače bruto delavca v RS, kar znaša predvidoma 190.000,00 tolarjev. Primerjaje z letom 2004 to pomeni 30 odstotkov več oziroma 44 tisoč tolarjev več kot lani;
- povračilo stroškov za prehrano delavca bo po novem znašalo 1020 na dan, oziroma 127,50 tolarjev na uro. Glede na dosedanjo ureditev to pomeni pri-

bližno trideset odstotkov več, kot do zdaj oziroma 7100 tolarjev več na mesec;

- delavcem, ki delajo na terenu, pripada dodatno povračilo za prehrano v višini 23 tolarjev za vsako uro dela na terenu;
- opravi se poračun od plače za mesec april.

Glavni odbor je po tehtni razpravi soglasno sprejel poročilo vodje pogajalske skupine Silva Berdajsa. Iz razprave na glavnem odboru je mogoče podati skupno oceno razpravljavcev, da prejeta povečanja plačil in povračil, skupaj z regresom, ustrezajo realno pričakovanemu dvigu naših prejemkov tako na mesečni kot na letni ravni. Nekaj grenkega priokusa kazi edino podatek, da omenjena povečanja niso izražena v dvigu izhodiščne osnove. Nova tarifna priloga h kolektivni pogodbi bo letos povečala odhode našega podjetja za 1,3 milijarde tolarjev.

Velik uspeh dosežen v komisiji za razlago kolektivne pogodbe:

DODANA DOBA SE BO ODSLEJ UPOŠTEVALA PRI OBRAČUNU NAPREDOVANJA, MINULEGA DELA, DODATKU ZA STALNOST, JUBILEJNI NAGRADI IN ODMERI DOPUSTA.

Kaj je dodana doba, vam je verjetno znano. Če ne, vam v nadaljevanju podajamo kratko razlago tega pojma, ki ga je uvedel Zakon o invalidskem in pokojninskem zavarovanju.

Izvršilni železniški delavci, ki smo bili nekdanj predmet obračuna beneficirane delovne dobe in smo imeli 1. januarja 2001 manj kakor 25 let delovne dobe, smo vsi vključeni v sistem tako imenovanega obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja. To pomeni, da smo preko Kapitalne družbe vključeni v prej omenjeni dodatni

pokojninski sistem, za kar nam je delodajalec dolžan plačevati na naš individualni račun vsak mesec določena sredstva (za strojevodje 8,5 odstotka bruto). Ta sredstva bomo imeli pravico izrabiti kot dodatek k pokojnini ali kot poklicno pokojnino. Poklicno pokojnino lahko razumemo kot izraz za obdobje med koncem našega delovnega razmerja in datumom izpolnitve pogojev za formalno upokojitev. V tem obdobju bomo črpali privarčevana sredstva na našem individualnem računu. Višina teh sredstev bo odvisna od dolžine časa plačeva-

nja omenjenega zavarovanja in od plemenitenja naših sredstev v Kapitalni družbi. Za minimalen donos privarčevanih sredstev jamči država. Koliko časa prej, kot izpolnimo pogoje za formalno upokojitev, pa se bomo lahko poklicno upokojili, pa je odvisno od tako imenovane dodane dobe. Po zakonu se šteje za dodano dobo četrtina vključenosti v obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje. Velja za vsa nekdanja »beneficirana« delovna mesta enako (različni so zneski plačila delodajalca za posamezne poklice), kar pomeni, da nam v



enem letu dela prinese to tri mesece dodane dobe.

In v čem je uspeh odločitve, ki jo je sprejela Komisija za razlago kolektivne pogodbe? Ves čas, odkar velja Zakon o invalidskem in pokojninskem zavarovanju, se do-

dana doba ni upoštevala pri izračunu napredovanja, odmeri dopusta, dodatku za stalnost, minulem delu in jubilejni nagradi. Z odločitvijo komisije se bo zdaj dodana doba upoštevala pri vseh prej omenjenih postavkah. Silvo Berdajs, ki je z naše strani

član te komisije in ki je najbolj zaslužen, da je komisija upoštevala naše argumente, je ob tem postregel še s podatkom, da bo opravljen poračun (razen za dopust) za obdobje od 1. januarja 2001 do danes.

KJE SO PRAVI VZROKI ZA IZGUBO SLOVENSКИH ŽELEZNIC?

Slovenski železničarji smo se ponovno znašli na naslovnih časopisov. Poslovni rezultat Holdinga Slovenskih železnic prinaša v prvih dveh mesecih izgubo v višini 1,2 milijarde tolarjev in (ne)poznalci dogajanj na železnici ponovno dobivajo priljubljenost naslajati se nad nespodbudno novico. Žal med te lahko prištejemo tako del tistih, ki o nas pišejo, kot tiste, ki v določenih vodstvenih ali političnih krogih odločanja vidijo izvirni greh težav Slovenskih železnic zgolj v našem podjetju. Škoda je, da je le malo pravih poznavalcev, ki so sposobni videti železniško zgodbo v celoti in vsakemu izmed akterjev nameniti njegov del krivde. In akterjev je v železniški zgodbi več. Poleg Ministrstva za promet in vodstva Holdinga Slovenskih železnic nastopa s pomembno vlogo še Agencija za železniški promet, ki vse od svoje ustanovitve domuje v Mariboru. Pomembna vloga agencije se je pokazala v zadnjem času, ko je postala glavni krivec slabega načrtovanja proračunskih sredstev, ki za železniško dejavnost v letu 2005 dosegajo 25-milijardni primanjkljaj.

Nekako čudno je danes razumeti rezultate poslovanja Holdinga Slovenskih železnic, potem ko smo bili pod nekdanjim vodstvom podjetja še v začetku lanske zime deležni obetov o milijardnem dobičku v letu 2004. Od tako opevanega dobička ga je v resnici bilo za 250 milijonov tolarjev, kar pa je kljub temu rezultat, ki smo ga železničarji lahko veseli. A ta številka ima tudi svojo drugo plat. Ta se je pokazala že v prvih mesecih letošnjega leta, ko ni bilo več mogoče odlašati z nerealiziranim vzdrževanjem železniških vozniških sredstev. Poleg privarčevanih sredstev iz naslova

vzdrževanja pa lanski dobiček temelji tudi na izrednem prihodu iz naslova prodaje lastnine SŽ, ki je dosegla milijardo tolarjev. Na to dejstvo smo v našem sindikatu vsekoli opozarjali, a smo vedno naleteli na gluha ušesa. Današnje stanje, ko zaradi okvar lokomotiv in motornikov vlaki zamujajo ali so celo odpovedani, samo potrjuje naša predvidevanja. Povečani odhodki v prvih mesecih zaradi povečanih vlaganj v vzdrževanje železniških vozniških sredstev, so tako zelo drage »obresti« za varčevanje pri vzdrževanju minulih let.

Bolj kot povečani stroški za vzdrževanje železniških vozil pa je v celotni strukturi izgube podjetja zastopan dolg, ki je nastal kot posledica neurejenih odnosov z Agencijo za železniški promet. Za vzdrževanje javne železniške infrastrukture in subvencioniranje notranjega potniškega prometa smo prejeli slabi dve milijardi sredstev manj, kot je bilo načrtovano, oziroma 900 milijonov tolarjev manj kot lani v istem obdobju. Ni si mogoče predstavljati, da bi lahko katero koli podjetje, ki opravi določeno storitev in ostane brez plačila, poslovalo pozitivno. Dejstvo je, da smo opravili potrebno vzdrževanje javne železniške infrastrukture v obsegu, ki je potreben za odvijanje varnega železniškega prometa. Prav tako je dejstvo, da smo prepeljali z voznim redom predvideno število (nerentabilnih) potniških vlakov v notranjem prometu, ki sledijo javnemu interesu prevoza potnikov. In ob vsem tem je dejstvo, da za navedeno nismo prejeli ustreznega plačila.

Ko smo med lansko obravnavo ugotavljanja odgovornosti za zakonitost poslovanja nekdanje uprave govorili o poslovnih rezultatih podjetja, je predsednik sveta de-

lavcev in sekretar našega sindikata Silvo Berdajs dejal, da je uspeh poslovanja podjetja tudi »posledica interesa države, ali bomo poslovali pozitivno ali ne«. Da bo ta preroška izjava postala aktualna tako hitro, si seveda nismo mislili. Zaposlenim v Holdingu Slovenskih železnic nič ne pomaga, če občutno dvignemo svojo produktivnost oziroma če poslujemo pozitivno. Po besedah direktorja SŽ Borisa Živca smo kljub sezonskim problemom prevoza tovora dosegli 94-odstotno realizacijo prometa. Neurejenost odnosa z Agencijo za železniški promet je sposobna izničiti prizadevanje železničarjev, da poslovanje Holdinga Slovenskih železnic vodi v smeri ekonomskega poslovanja. Stroški kredita za sprotno poslovanje Holdinga, ki bo najet zaradi neplačila storitev vzdrževanja infrastrukture in opravljanja prevoza potnikov v domačem prometu, bodo bremenili poslovanje našega podjetja. Seveda bo to stanje ponovno komu trn v peti, ko se bodo ugotavljali stroški poslovanja, a takrat bodo ti pozabili, zakaj je bil ta kredit potreben. Na žalost se nam ponovno dogaja znana zgodba začaranega kroga najemanja kreditov.

Skraini čas je, da država opredeli jasno odgovornost in pristojnost Javne agencije za železniški promet. Pričakovanja železničarjev, da bo vlada sledila določilom koalicijske pogodbe, ki predvideva reorganizacijo agencije v smislu učinkovite ureditve razmerij do lastnika in pooblaščenega upravljavca (HSŽ) so velika. Da bi lahko Holding Slovenskih železnic normalno posloval, pričakujemo, da jih bo uredila čim prej.

Zdenko Lorber



Problematika azbesta bo zahtevala znatna denarna sredstva

ZAHTEVNA ODSTRANITEV AZBESTA NA LOK 342 BO PREMAKNILA PREDVIDENO KONČANJE VGRADITVE KLIMATSKIH NAPRAV NA TA VOZILA

Že nekaj časa je znano, da je problematika azbesta trenutno najbolj aktualna tema, ko imamo v mislih varnost opravljanja dela osebja vlečnih vozil. Problematika azbesta se je v ospredje naših razmišljanj postavila v trenutku, ko smo začeli aktivno vgrajevati klimatske naprave na vlečna vozila. Takoj za tem, ko je bilo ugotovljeno, da lahko vgradnja klimatskih naprav potencialno sprošča v kabino preveliko količino škodljivih azbestnih vlaken, se je začelo iskati ustrezne rešitve. Naš sindikat je problematiko azbesta vseskozi dejavno spremljal in sproti podajal zahteve v zvezi z njegovo čimprejšnjo razrešitvijo. V zvezi s tem smo redno sledili vgradnjam posameznih klimatskih naprav v vlečna vozila in aktivno vplivali, da poslovodstvo nameni tej problematiki ustrezna finančna sredstva.

V iskanju rešitve je naše podjetje sve-

tovalno pomoč iskalo na Ministrstvu za okolje in za odstranitev najelo edinega izvajalca, ki je v naši državi registriran za odstranitev azbestnih materialov. Žal kljub zagotovitvi, da bo izvajalec spoštoval zakonske zahteve o načinu ravnanja z azbestnimi odpadki in kakovostno odstranil azbestne materiale, to ni bilo tako. Prevzemna komisija je ugotovila, da ročna odstranitev azbesta ne zadosti kriterijem popolne odstranitve tega nevarnega materiala. Veliko azbesta je na lokomotivi ostalo na robovih, vogalih, nekaj azbesta je padlo na nedostopna mesta, da ga ni mogoče odstraniti, prašni delci se primejo na vodnike električne instalacije ipd.

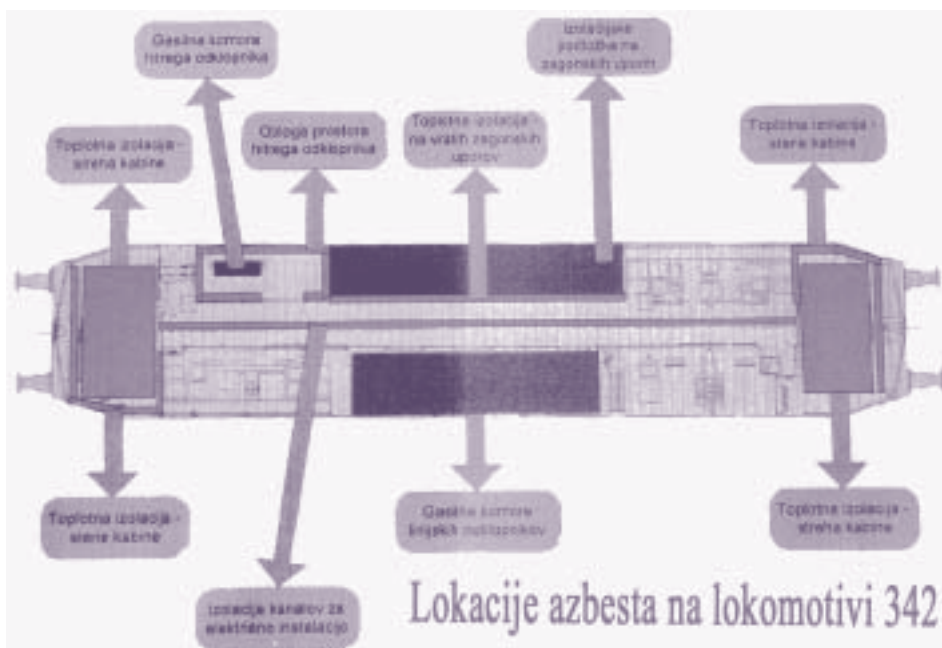
Poleg možnosti, da bi odstranjevanje azbesta iz lokomotiv opravljal tuji izvajalec, pa se sedaj za ta dela dejavno pripravljajo tudi v Centralnih delavnicah. Poleg zahtevne opreme bo moral potencialni

izvajalec zadostiti številnim standardom in varnostnim predpisom.

Na podlagi ugotovljene problematike je bil izdelan terminski program odstranjevanja azbesta iz železniških vozil ter finančni načrt omenjene sanacije. Na podlagi izvedbenega načrta je moč ugotoviti, da je tehnološko mogoče opraviti popolno odstranitev azbesta do leta 2006 na vseh vlečnih vozilih, razen na lokomotivah serije 342. Iz programa odstranjevanja azbesta izhaja, da je na teh lokomotivah mogoče opraviti največ štiri revizije na leto, ker se zaradi odstranitve azbesta predvideni čas revizije podaljša za mesec dni. Posledično to pomeni, da tehnično ne bo mogoče zadostiti določilu iz Zakona o varnosti železniškega prometa, ki zahteva vgradnjo klimatskih naprav do leta 2006. Predlog, ki je bil iz našega podjetja posredovan Ministrstvu za promet, govori o tem, da bi se samo za serijo 342 predvideni čas vgradnje klimatskih naprav premaknil na leto 2010. Ob tem kaže pripomniti, da je bila zamisel nekaterih, da bi celoten projekt vgradnje klimatskih naprav zakonsko premaknili na leto 2010. Angažiranju našega člana nadzornega sveta Silva Berdajsa se imamo zahvaliti, da bo predlog spremembe zakona veljal zgolj za lokomotive 342.

Ko pa Program odstranjevanja azbesta finančno ovrednotimo pa ugotovimo, da bo ta projekt do leta 2010 zahteval neverjetne tri milijarde tolarjev. V vsakoletnih poslovnih načrtih podjetja to pomeni približno dva milijona evrov. Na nas je, da bomo preko naših predstavnikov v nadzornem svetu in poslovodstvu podjetja skrbeli, da se bodo sredstva za ta projekt redno načrtovala in redno zagotavljala.

Zdenko Lorber



Sprejeto je novo Navodilo o merilih za delo v izmenah osebja vlečnih vozil

KONEC NEJASNOSTI V ZVEZI Z MAKSIMALNO DOLŽINO DELOVNE IZMENE IN OPREDELITVIJO NEPREKINJENE VOŽNJE VLEČNEGA VOZILA

Težko pričakovano Navodilo o merilih za delo v izmenah osebja vlečnih vozil je pred nami. Z njim se končuje obdobje nejasnih razlag pojma maksimalne dolžine delovne izmene pri posameznih vlakih in razrešuje vprašanje, kaj se šteje v čas trajanja neprekinjene vožnje vlečnega vozila. Poleg teh določb pa novo navodilo pomeni zbir vseh določb, ki so pomembne za sprejemanje in izvajanje razporedov delovnega časa, odmora, počitka med izmenami ipd.

Po tem navodilu lahko traja izmena (v katero se šteje čas priprave na delo, čas dela, čas prekinitve do največ dveh ur in čas, potreben za dokončanje dela) tako pri vožnji vlakov za prevoz tovora kot pri vožnji vlakov za prevoz potnikov (ne glede na vrsto potniškega vlaka) *največ 12 ur*. V izmenah se šteje tudi čas režijskega potovanja do 12 ur, razen za režijsko potovanje nad

12 urami, če je do njega prišlo zaradi nerednosti v prometu, s tem, da se tudi to režijsko potovanje šteje v polni delovni čas in čas prekinitve od 3 do 4 ure, če je delavcu s tem časom opredeljena obvezna navzočnost na delovnem mestu.

Vlečno vozilo se lahko v eni izmeni vozi največ 10 ur, pri vožnji vlakov s prevozom potnikov pa 8 ur, kar pomeni, da lahko v primeru vožnje vlaka za prevoz tovora proti mestu nastopa na delo delavec vozi vlečno vozilo največ 10 ur, pri vožnji vlaka s prevozom potnikov proti mestu nastopa na delo pa največ 8 ur. V čas trajanja vožnje vlečnega vozila se štejejo vse neprekinjene vožnje vlečnega vozila. V čas trajanja neprekinjene vožnje se šteje:

- 10 minut pred začetkom vlakovne vožnje, potrebnih za prevzem in seznanitev z vlakovnimi listinami,

- čas vlakovne vožnje, vključno s postanki, ki so krajši od 10 minut,
- čas vlakovnega premika,
- časi prekinitve zaradi prometnih, tehničnih in tehnoloških razlogov, ki so krajši od 10 minut,
- čas postajnega premika,
- časi prekinitve premika zaradi prometnih, tehničnih in tehnoloških razlogov, ki so krajši od 10 minut.

Čas postanka na obračalni postaji in čas prekinitve, ki je daljši od 10 minut, se ne všteta v čas neprekinjene vožnje le pod pogojem, da je osebje v tem času brez delovnih nalog.

Po štirih urah neprekinjene vožnje je treba zagotoviti najmanj 30 minut počitka, razen če delavec takrat ne prične z dnevnim ali tedenskim počitkom.

V SV DIVAČA SO PRIDOBILI NOVE PROSTORE IN PREUREDILI VIDEZ MUZEJSKE LOKOMOTIVE

»Kdor čaka, ta dočaka,« je na slovesnosti ob odprtju novih prostorov delovne enote v Divači dejal strojevodja Dobrivoj Subič, ki je slovesnost tudi vodil in ki ima največ zasluga za veselje strojnega osebja na tem koncu Slovenije.

Dve leti je trajal podvig, da so Divačani ob pomoči matične občine, službe za vleko, Železniškega invalidskega podjetja in Centralnih delavnic, predvsem pa zaradi lastnega dela preuredili poslopje zapuščenega materialnega skladišča. Prostor, v katerih je delovna enota domovala do zdaj, so bili popolnoma neustrejni, saj so

se nahajali na hodniku in v skladiščnih prostorih stare remize v Divači, ki je predvidena za rušenje. S pridobitvijo novih prostorov se je za strojno osebje končalo obdobje nevarnega prečkanja tirov in skakanja čez vlake. Izboljšane delovne razmere bodo v novih prostorih dobili nadzorniki lokomotiv, inštruktorji strojevodij, razporedni delavci, nova pa bo tudi čakalnica strojnega osebja. Strojno osebje se je pri obnovitvenih delih zelo izkazalo, saj so sami poskrbeli za položitev keramike, centralno kurjavo, ureditev notranje električne napeljave, položitev talnih oblog itd.

Ob bok odprtju novih prostorov delovne enote v Divači pa je na novo zasijala tudi obnovljena parna lokomotiva, ki ob obnovljenem postajnem poslopju zaokrožuje novo in prijaznejšo podobo železniške postaje Divača. Parna lokomotiva, ki je vozila do leta 1977, je bila prva petosna gorska lokomotiva, katere podoben primerek je mogoče najti samo še v železniškem muzeju v Ljubljani. Od svoje izdelave, leta 1909, je vozila težke tovarne vlake vse do ukinitve parne vleke. Za ureditev parne lepote so imeli poleg Železniškega invalidskega podjetja, Centralnih delavnic in

Vleke veliko posluha tudi na divaški občini. Kot je dejal Dobrivoj Subič, bo občina uredila tudi nadstrešnico nad lokomotivo, za kar so v občinskem proračunu že načrtovana sredstva.

Nove prostore sta družno odprla divaški župan Rajko Vojtkovszky in namestnik generalnega direktorja SŽ Igor Hauptman, kratak vpogled v zgodovino razvoja železniške vleke na Primorskem pa je podal direktor TVD Valter Oblak. Udeleženci so se nato preselili na pogostitev v Vremsko dolino. Naj poudarim, da so pogostitev iz lastnih sredstev in z lastnim delom pripravili strojevodje sekcije za vleko Divača. Pohvalna gesta zaposlenih v sekciji za vleko Divača, ki pa se imajo kljub vsemu za to, da so prišli do novih prostorov, zahvaliti predvsem lastni vztrajnosti, delavnosti in hotenju, da si zagotovijo normalne delovne razmere.



Zdenko Lorber *Slovesnost ob otvoritvi novih prostorov v Divači*

Zdravstvena preventiva na Slovenskih železnica

LETOS SI BOMO KREPILI ZDRAVJE V TERMAH OLIMIA IN NA KORČULI

Zdravstvena preventiva – včasih smo jo imenovali aktivni oddih – na Slovenskih železnica poteka že tretje desetletje. Namenjena je krepitvi zdravja, izboljšanju psihofizične sposobnosti, dvigu delovnega elana in posledično temu izboljšanju medčloveških odnosov. Pridobljeno znanje o zdravem načinu življenja, športni aktivnosti in zdravem prehranjevanju veliko udeležencev zdravstvene preventive prenaša v svoje življenje, kar je zelo pomembno, če želimo ohraniti zdravje do poznih let.

Programi zdravstvene preventive so sestavljeni tako, da udeleženci učijo, kako se pridobiva in ohranja zdravje – izboljšuje psihofizična kondicija, preprečujejo motnje presnove, obvladujejo stresi in zmanjšujejo tveganja za okvaro zdravja. Vsebine programov so oblikovane na podlagi ocene tveganj na delovnih mestih in na podlagi mnenja medicine dela.

Na obeh letos izbranih destinacijah je predvidenih sedem polnih penzionov v dvoposteljni sobah z možnostjo doplačila za enoposteljno sobo. Zaposleni dobijo priložnost za udeležbo v programih zdravstvene preventive po desetih letih dela v družbi, po zdaj veljavnem Dogovoru u sodelovanju delavcev pri upravljanju pa se zdravstvene preventive lahko udeležimo vsakih deset

let. Za čas udeležbe na zdravstveni preventivi se delavcu zagotovita dva dneva odsotnosti z nadomestilom plače, preostale dneve pa delavec izrabi kot svoj letni dopust.

Glede na višino bruto plače zaposlenega udeleženci sofinancirajo izvajanje zdravstvene preventive v naslednjem deležu:

Povprečna bruto plača v podjetju	% sofinanciranja udeleženca
do 90 %	0 %
nad 90 do 135 %	10 %
nad 135 %	25 %

V skladu z zakonom o prispevkih za socialno varnost in zakonom o dohodnini se v osnovo za obračun davkov in prispevkov vštejejo tudi stroški zdravstvene preventivne, ki jih sofinancira družba.

Obilo užitkov v Podčetrtku ali na Korčuli!

Dobrivoje Subič

Zanimivo – predstavitev naših potencialnih konkurentov

PODJETJE GKB IZ GRADCA V AVSTRIJI

V Novi progi smo lahko prebrali članek, ki je govoril o konkurenci, ki naj bi na naše tire prišla naslednje leto. Gre za avstrijsko zasebno podjetje **GKB** iz Gradca. In kdo sploh so GKB? Podjetje GKB (Graz – Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH) je začelo poslovati 3. aprila 1860 v Zahodni štajerski pokrajini. Najprej so se ukvarjali z železniškim prevozom premoga iz rudnikov, ki so se nahajali v regiji, in kmalu postali vodilno zasebno podjetje v tej panogi. Imeli so svojo progo, ki je povezovala Köflach in Gradec, ter se v Gradcu priključila na glavno železniško omrežje Avstrijskih železnic. Kmalu pa se je pojavila tudi potreba po prevozu potnikov na tej relaciji, kar je GKB uspešno izrabil z uvedbo Črnega vlaka. Ta se je pozneje preimenoval v Rdeči blisk. Vlak med lokalnim prebivalstvom še danes uživa sloves legende in vozi kot muzejski vlak. Potniški promet je v regiji dobival čedalje večji pomen,

zato so se v GKB usmerili tudi v avtobusni prevoz potnikov, s katerim danes pokrivajo večji del Zahodne štajerske.

Leta 1998 se je GKB razdelil v dve družbi, in sicer potniško in tovorno. Od tedaj so največji zasebni prevoznik v Avstriji. Danes podjetje GKB razpolaga z vso potrebno logistiko za prevoz potnikov in blaga, ki je primerna tudi za opravljanje dejavnosti na drugih trgih na območju Evropske unije. V podjetju je zaposlenih okrog 400 uslužbencev in visoko šolanih strokovnjakov. Na svojem železniškem omrežju, ki so ga od ustanovitve naprej močno razširili, opravljajo promet z dizel lokomotivami, dizel motorniki ter z novimi dvonadstropnimi potniškimi vagoni, na katerih je za udobje potnikov zelo dobro poskrbljeno. Ravno ti dvonadstropni vagoni so povsod znani po svoji umetniški zunanosti. Poslikali so jih namreč priznani avstrijski umetniki. S tem so pri GKB hoteli

pokazati, da sebe ne vidijo samo kot prevoznike, temveč, da se zavedajo, da je pri opravljanju dejavnosti pomembna tudi mobilnost kot odraz podjetniške kulture oziroma smeri razmišljanja podjetja. In ti vagoni s svojo zunanostjo simbolizirajo ravno to.

Podjetje GKB ima svoje delavnice za popravilo železniških vozil, ki so usposobljene za vse vrste popravil in so pridobile certifikat ISO EN ISO 9001:2000, ustanovili pa so tudi hčerinsko podjetje LTE, kjer skrbijo za regijsko in internacionalno logistiko ter za vse vrste prevozov. V liberalizaciji evropskih trgov podjetje GKB, kot velik zasebni prevoznik, vidi svojo priložnost in je nanjo tudi pripravljeno. Njihov poslovni cilj je sodelovanje s strateškimi partnerji v državah EU – predvsem novopristopnicah. Svoje izkušnje želijo deliti s podjetji, ki imajo podobno vizijo in odnos do inovativnosti kot oni. Njihova vizija v celoti prisaša na inovativnost, saj le-ta omogoča obstoj na mednarodnem trgu. Zato imajo svoje time projektantov in inovatorjev, ki skrbijo za to, da bo podjetje še izboljšalo svoje storitve ter obdržalo pridobljene standarde ISO. GKB tako svojim strankam zagotavlja fleksibilnost, zanesljivost, ugodnosti pri poslovanju in prilagodljiv ter inovativen know-how (vlaganje v človeški kapital – znanje). Po njihovem mnenju se prihodnost v svetu že začneja in oni so nanjo pripravljeni. V ta namen so veliko investirali v povečanje voznega parka, in sicer so kupili Bombardierjeve električne lokomotive. Njihova ciljna trga sta Slovenija in Slovaška, kjer ustanavljajo oziroma so že ustanovili svoja podjetja v sodelovanju z domačimi strateškimi partnerji.

Ali bodo pri prevozu tovora sodelovali z nacionalnimi operaterji, ali pa bodo kompletno storitev, vključno z vleko vlakov – čeprav je to zaradi velikih stroškov malo verjetno – ponujali sami, pa je za zdaj še neznanka.



Potniški vagon podjetja GKB

Prevod iz nemščine,
fotografije in sklepna misel: Robert Zakrajšek

KK LOKOMOTIVA – DRŽAVNI PRVAKI V BORBENIH IGRAH



Kegljači kegljaškega kluba Lokomotiva so postali državni prvaki v borbenih igrah.

Na turnirju, na katerem je sodelovalo preko petnajst ekip iz cele Slovenije so v zmagovalni ekipi odlovali tudi trije naši kolegi, strojevodje iz Sekcije za vleko Maribor.

Vodje ekipe je Danijel Mernik, trener Srečko Lešnik, v šestčlanski ekipi pa je kot igralec sodeloval še Zvonko Cafuta.

Iskrene čestitke!

PRVA SEJA OBMOČNEGA ODBORA LJUBLJANA



V sredini aprila je v sindikalnih prostorih na Vilharjevi potekala prva redna seja Območnega odbora Ljubljana. Na njej so se predstavili vsi novoizvoljeni člani tega organa, člani skupščine SSSLO ter člani glavnega ter nadzornega odbora. Zastavljene so bile osnovne smernice delovanja v mandatu 2005 – 2009, ki so bile skozi aktivno debato tudi potrjene. Na koncu seje so se prisotni zahvalili prejšnjemu predsedniku OO Antonu Lokarju za korektno vodenje območnega odbora v starem mandatu, novi predsednik OO Milan Rebič pa mu je v skupnem imenu predal spominsko darilo.

Iskrene čestitke

STROJEVODJA PETER MISJA – ŽUPAN OBČINE PODČETREK

Da imamo v svojih vrstah sposobne posameznike smo lahko že velikokrat ugotovili. V Budniku smo v teh letih velikokrat opozorili na kolege, ki so se na določenih področjih izjemno izkazali in s tem opozorili nase. V izjemno zadovoljstvo pa nam je tokrat čestitati našemu kolegu Petru Misji, ki je zmagal na nadomestnih županskih volitvah v svoji občini Podčetrtek. Peter je strojevodja v delovni enoti Zidani most in aktivno deluje tudi v našem sindikatu. Je član skupščine SSSLO, član statutarne komisije ter reden dopisnik našega Budnika. Peter se je odločil, da bo svoje županje opravljaj neprofesionalno, tako da ga bomo lahko še videvali v svojih vrstah.

Glede na to, da bo v prihodnje upravljaj tudi lokomotivo razvoja svoje občine mu ob tem želimo uspešno župansko delo ter mu ob gladki izvolitvi iskreno čestitamo.



Peter Misja (v sredini) na skupščini SSSLO

POSPREMILI SMO KOLEGE NA NJIHOVIH ZADNJIH VOŽNJAH

Pred kratkim (natančneje 11. maja) sta se v Sekciji za vleko Ljubljana upokojila naša sodelavca Ludvik Klemen in Bogdan Šepec (slika spodaj). Oba sta začela na železnici delati leta 1973, in sicer najprej v Centralnih delavnicah in nato po šolanju za strojevodje v Sekciji za vleko vlakov Ljubljana. Po dolgi in bogati karieri, saj sta oba vozila tudi na seriji 310, je v letošnjem letu prišel čas, ko sta odšla na zaslužen počitek, ki pa bo, vsaj kot ju jaz poznam, vse prej kot »penzionističen«. Vendar pa z dušo še vedno ostajata del nas, čeprav, kot pravi Ludvik, šele zdaj, ko ponoči v daljavi sliši vlak in se vpraša, le kateri »revež« se sedaj muči po progi, pravzaprav razume, kako težka je nočna služba v resnici. Pravi pogled dobiš šele, ko na vse gledaš iz daljave in pri sebi občutiš razliko. Obema želim v imenu vseh nas srečno, dolgo in doživetij polno "penzijo". Fanta, ne ga preveč »lumpat« okrog in obiščita nas kdaj, saj so dobri ljudje vedno dobrodošli! Srečno!

Robert Zakrajšek



Naš sodelavec

PETER FLIS – »OSTROSTRELEC« IZ OO LJUBLJANA

Narava. Ko prestopimo mejo in se iz mesta podamo v gozd, se okrog nas odkrije povsem drug svet, ki z našimi materialnimi dobrinami nima prav nič skupnega. Svet, v katerem naš Eurocard ne pomeni popolnoma nič in v katerem nekaj velja le spoštovanje do dreves in živali okrog sebe. Tega se drži tudi naš kolega Peter Flis, član OO Ljubljana, ki ima zelo zanimiv hobi. V okviru svoje lovske družine se udeležuje tekmovanj, na katerih se strelja v tarče in ne v živali. Tekmuje v t.i. lovski kombinaciji, ki obsega streljanje na glinaste golobe, tarčo srnjaka in tarčo merjasca. Tekmuje z dvema puškama in sicer šibrenico Master Faire, cal. 12.12 za glinaste golobe ter malokalibrsko Brno 2, cal. 0.22 za streljanje v tarče. V lanskem sezoni se je udeležil kar 46-h tekem, od tega dvakrat za državno prvenstvo, na katerih je bil kar 38-krat med prvimi tremi uvrščenimi, tako, da naziv v naslovu članka povsem drži. Razlog, zaradi katerega je pričujoči prispevek nastal pa je v tem, da bi se naš kolega tudi na tem mestu in v tem glasilu rad zahvalil razporednemu delavcu SV Ljubljana ter vsem strojnemu osebju, da so mu omogočili udeležbo na tekmah v letu 2004, tako na lokalnem kot tudi na državnem nivoju.



Njegovi pogledi pa so že usmerjeni v leto 2005, v katerem računa na nove lepe uspehe, želi pa si tudi, da bi sodelovanje s SV Ljubljana ostalo na nivoju tistega iz

leta 2004. Osebno mu želim veliko prestreljenih tarč ter zmag na turnirjih.

Robert Zakrajšek

Družabna srečanja

LETNA KONFERENCA OO NOVO MESTO

Člani sindikata OO Novo mesto smo se v februarju sestali na že tradicionalni letni konferenci, na kateri smo v prepričanju o našem uspešnem minulemu delu izoblikovali načrt za prihajajoče obdobje.

Vsebina našega srečanja je bila dokaj pestrá. V prvi vrsti smo namenili kar nekaj besed napovedanemu obisku predsednika SSSLO Draga Toreja in sekretarja Silva Ber-

dajsa. Nadaljevali smo nekatera zanimiva vprašanja o upokojitvi naših mlajših članov, pa o zavarovalni dobi in na sploh o delu tako SSSLO kot o delu v OO Novo mesto.

Po vroči razpravi in vprašanjih je bilo opaziti, da vsi od sindikata veliko pričakujemo.

Odgovori vodstva sindikata in članov OONM so pokazali, da bomo tudi v pri-

hajajočem obdobju pričá zanimivemu, naporemu in nedvomno uspešnemu delu. Ob koncu našega srečanja smo nazdravili v upanju, da smo na pravi poti, saj so naše vrste strnjene kljub drugačnim mnenjem nekaterih drugih.

Franci Ivnik



POHOD PO DOLENJSKI POKRAJINI

OO Novo mesto že vrsto let organizira zimski pohod po naši prelepi dolenski pokrajini, in če je ta odeta v belino, pravijo, da je še toliko lepša. S tem smo se vsi pohodniki tistega, sicer mrzlega, a jasnega februarskega jutra, ko smo zakorakali v bele mirnopenske poljane, nedvomno strinjali. Bila je prava zimska idila, lepša skrajaja ni mogla biti. Škripalo je pod nogami, toda bilo nam je toplo pri srcu ob misli, da korakamo prelepemu dnevu naproti.

Ob dolgi in naporni poti smo se po zaslugi dobrih sodelavcev tudi nekoliko odpočili v njihovih zidanicah, kjer pa nam ni manjkalo niti domače glasbe. Poleg slastnih domačih klobas in drugih dobrot smo uživali tudi ob zvokih domače frajtonarice. Potem ko smo se dobro okrepčali, smo nadaljevali pot do kmečkega turizma, kjer je bil naš drugi nekoliko daljši postanek.

Dan se je že prevesil v drugo polovico, ko smo začeli stopati po »spluženi« starodavni keltski cesti, ki pa je starejšim domačinom bolj znana pod imenom Rimska cesta. Ta del pohoda je bil za nas tudi nekoliko poučen, saj smo izvedeli, da je bila prav to

nekoč glavna povezava med dolensko in gorenjsko regijo. Skoraj smo že pozabili na naše že kar precej utrujene noge, ko smo spet zagazili mimo vinogradov v globok sneg. S čela si je marsikdo brisal pot, toda naše glave je preplavljala enotna misel: Pohod brez naporov ne bi bil pravi pohod. Imeli smo priložnost ogledati si kra-

jevne vinograde s prelepimi dolenskimi zidanicami, kar pa je po uri hoda v nas spet spodbudilo apetit in žejo. Prav to smo si v poznih popoldanskih urah tudi privoščili pri gostoljubnemu sodelavcu Marjanu, kjer smo ob dobri kapljici sklenili, da se prihodnjo zimo spet podamo na podobno turo.

Franci Bojanc



ŠAHOVSKO PRVENSTVO SV LJUBLJANA

V soboto, 14. maja, je šahovska ekipa Železničar organizirala prvo odprto prvenstvo Sekcije za vleko Ljubljana v šahu.

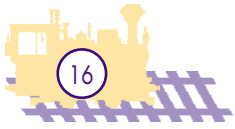
Vabilu se je odzvalo kar 26 igralcev iz vse Slovenije (Jesenice, Celje, Koper, Sevnica ...), kar je dokaz, da takih prireditev pri

nas na železnici primanjkuje. Prvenstva so se udeležili tudi upokojeni železničarji. Glede na moč in število igralcev bi lahko rekli, da je bilo to neuradno prvenstvo Slovenskih železnic. Po devetih kolih trdega in neizprosne boja sta se na prvo mesto zavihnela Zdravko Milinkovič in Zvonko Mesojedec. Zaradi boljšega dodatnega kriterija (buchholtz) je postal prvak Mesojedec. Tretje mesto je zasedel Rado Tavčar. Prvi trije so prejeli medalje, prvi pa še prehodni pokal.

Turnir je minil v lepem športnem ozračju, OO SSS Ljubljana je poskrbel, da smo se tudi odžejali in posladkali ter hkrati tudi za nagrade. Ekipa Železničarja se zahvaljuje vsem udeležencem in sindikatu strojevodij ter upa, da se ponovno vidimo naslednje leto na 2. odprtem prvenstvu SV Ljubljana.

Vlastimir Đurđević





VABLJENI NA 15. SREČANJE ČLANSTVA SSSLO

Vse člane Sindikata strojevodij Slovenije vabimo na 15. srečanje članstva, ki bo 11. junija na Hervolu med Brežicami in Dobovo. V sklopu prireditve, ki jo organizirajo člani OO Zidani Most, bo organiziran ogled lovskega muzeja, možni pa bodo tudi panoramski poleti z letališča v Cerkljah.

Poveselimo se skupaj – vabljeni!

STROJEVODJA JOŽE CAJZEK VABI NA POTOVANJE PO PERUJU IN BOLIVIJI

Planinsko društvo Železničar Celje organizira potovanje v Peru in Bolivijo. Program potovanja je izdelal zelo dober poznavalec Peruja in Bolivije Jože Cajzek, strojevodja in član planinskega društva Celje, ki bo potovanje tudi organiziral in vas vodil.

Program potovanja po Peruju in Boliviji je sestavljen iz treh delov. Prva dva dela zajemata približno petnajstdnevno in enaindvajsetdnevno potovanje po obalno-andnskem svetu Peruja in Bolivije, celoten program pa šestindvajsetdnevno potovanje z vključitvijo potovanja v deževni pragozd v porečju reke Amazonke (mesto Iquitos). Potniki se bodo lahko odločili za enega od programov potovanja. V petnajstdnevnem programu bomo obiskali in si ogledali prestolnico Peruja – Limo in njene znamenitosti, inkovsko mesto Cusco, Valle Sagrado v dolino reke Urobambe, Machu Piccho in jezero Titikaka, do koder se bomo peljali z zanimivim andskim vlakom, La Paz – prestolnico Bolivije z okoliškimi središči Valle de la Luna in Valle de los Animas, goro Chacaltaya (5435m) in mesto Coroico. Nato se vrnemo v Peru. V enaindvajsetdnevnem programu je dodan še sedemdnevni izlet v mesto Huaraz v osrčju gora Cordillere Blance, kjer bomo organizirali trekinge ali ogled naravnih in kulturnih

znamenitosti. V celotnem šestindvajsetdnevnem programu pa bomo obiskali še mesto Iquitos in amazonski pragozd.

Okvirni datum odhoda: odpotovali bomo okrog 5. septembra z brniškega letališča ali iz Gradca, vrnili pa predvidoma 19. ali 26. septembra ali 1. oktobra.

Okvirna cena potovanja:

- cena letalske vozovnice bo okrog 1.100 EUR (okrog 265.100 tolarjev),
- cena krajšega programa: 570 USD + 200 EUR + 20.000 SIT za stroške vodenja, skupaj približno: 176.500 SIT, skupaj z letalsko vozovnico pa 441.600 SIT,
- okvirna cena 21-dnevnega programa: 710 USD + 200 EUR + 20.000 SIT,
- skupaj z letalsko vozovnico pa približno 468.200 SIT,
- cena celotnega programa: 1030 USD + 200 EUR + 20.000 SIT za stroške vodenja; skupaj z letalsko vozovnico približno 529.000 SIT.

Storitve:

V ceno so všteti: povratna letalska vozovnica do Lime, vsi letalski poleti znotraj Peruja ter vse letališke pristojbine v Peruju, namestitve v hotelih ali hostlih turistične kakovosti (TWC) – prenočevanje z ameriškim zajtrkom, vsi prevozi in ogledi z lokal-

nimi vodniki po programu z vsemi vstopninami in lokalnimi taksami, hrana tridnevnega bivanja v Amazoniji, hrana in piknik med bivanjem na plavajočih otočkih Los Uros, letalska vozovnica za vodnika in vodenje.

V ceno niso všteti: ostala hrana in pijača, zdravstveno zavarovanje z medicinsko asistenco, ki je obvezno, izlet v Coroico in goro Chacaltayo v Boliviji, vsi trekingi in turistični obiski v Huarazu, ter iztopna letališka taksa – okrog 28 ameriških dolarjev – na letališču v Limi ob odhodu domov.

Več informacij o potovanju lahko dobite na spletni strani Jožeta Cajzka <http://cajzek.e-slo.net>, Kliknite povezavo PERU-BOLIVIJA 2005, kjer je program predstavljen v celoti, objavljene pa so tudi fotografije s prejšnjega potovanja. Lahko tudi neposredno pokličete Jožeta Cajzka, na gsm 031/751 130, mu pišete po elektronski pošti joze.cajzek@siol.net ali pa se oglašite na sedežu Planinskega društva železničar v Celju, na Krekovem trgu 1. Uradne ure imajo vsak torek od 18. do 20. ure, njihova telefonska številka pa je 03/29 33214.

Če želite, vam lahko program potovanja pošljemo po pošti.

Naj poudarimo, da vsak udeleženec potuje na svojo lastno odgovornost.

Jože Cajzek



SINDIKALNA LISTA - MAJ 2005

1. Za mesec maj 2005 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9545**
3. Zajamčena plača znaša **54.385,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **274.902,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na oktober 2004 znaša **1,0365**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **102,7398** (osnova za leto 2004) indeks **116,7629** (osnova za leto 2002)
 indeks **108,5711** (osnova za leto 2003) indeks **128,1230** (osnova za leto 2001)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	108.333,00	16 %	
108.333,00	211.667,00	17.333,00 + 33 %	nad 108.333,00
211.667,00	428.333,00	51.433,00 + 38 %	nad 211.667,00
428.333,00	860.833,00	133.767,00 + 42 %	nad 428.333,00
860.833,00		315.417,00 + 50 %	nad 860.833,00

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

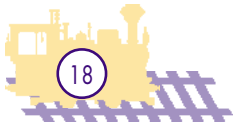
8. V letu 2005 se prizna splošna davčna olajšava mesečno v višini **47.033,33 SIT** in se med letom ne bo spreminjala.
9. Povračilo za prehrano na uro **127,50 SIT**. Delavcem, ki delajo več kot 8 ur, **za vsako uro nad 8 ur** pripada povračilo v višini **128,00 SIT**. Delavcem, ki v pretežni meri opravljajo **svoje delo** na terenu in se vsakodnevno vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu** v višini **23,00 SIT**.
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.624,00** od 8 do 12 ur **2.312,00** od 6 do 8 ur **1.711,00**
OPOMBA: Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:
 pri dnevnic nad 12 ur **1.024,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **512,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **451,00 SIT**.
11. Terenski dodatek če traja delo
 4 do 8 ur dnevno **740,00 SIT,** več kot 8 ur dnevno **971,00 SIT,**
 delavcem na vožnji na uro **106,40 SIT,** vendar največ dnevno **971,00 SIT.**
OPOMBA: Glede na določila nove uredbe se terenski dodatek v celoti všteva v davčno osnovo.
12. Inozemske dnevnic v **EURO/uro:** Avstrija **1,73;** Italija **1,67;** Hrvaška **0,93;** Madžarsko **1,33**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **99.848,00 SIT;** za 20 let **135.497,00 SIT;** za 30 let **189.696,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **824.706,00 SIT,** oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **824.706,00 SIT,** oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
16. Razen odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP. Celotna višina izplačane enkratne solidarnostne pomoči v primeru smrti delavca, se všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja in se obračuna po VP -C8.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za maj 2005 znaša **216.795,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. S tem so mišljene solidarnostne pomoči, ki se nanašajo na vse primere iz prvega odstavka 227. člena KPDŽP.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) znaša solidarnostna pomoč **650.386 SIT + 108.398 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Celotni znesek solidarnostne pomoči, ki je izplačan delavčevi družini ob smrti delavca zaradi nesreče pri delu se všteva v davčno osnovo iz delovnega razmerja in obračuna pod VP - C8.

Popravek praktičnega primera za izračun plač iz prejšnje številke

V prejšnji številki se nam je pri pripravi praktičnega primera za izračun plač zgodila napaka, saj smo napačno zapisali znesek spodnjega davka v drugi koloni tega izračuna. Pravilen znesek glasi 51.433,00 tolarjev.

Hvala za razumevanje!





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.
E-mail: budnik@slo-zeleznice.si

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

MNENJE

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

Malo za šalo, malo za res

KAJ JE BOLJE?

Bolje kamen v hrbet, kot 100 jurjev pufa.

Bolje je spoznati prijateljevo ženo, kot prijatelja od žene.

Bolje noseča pri 14, kot devica pri 41.

Bolje troje v postelji, kot sam v krsti.

Bolje enkrat s Sneguljico, kot sedemkrat s palčki.

Bolje s kolesom v kurbarijo, kot z mercedesom na delo.

*Bolje imeti kratkega na kratko noter, kot dolgega dolgo zunaj.
Bolje imeti debelo tajnico, kot ozkega šefa.*

*Bolje druga pomlad, kot tretji zobje.
Bolje trebuh od hrane, kot grba od dela.*

Bolje zdrava pokvarjenost, kot pokvarjeno zdravje.

Bolje kamen v žepu, kot pesek v očeh.

Bolje vino v želodcu, kot voda v kolenu.

*Bolje močno lepa, kot lepo močna.
Bolje imeti dobrega ljubimca, kot ljubkega moža.*

NENAVADNO

»Je kaj narobe, doktor?« je vprašal pacient doktorja, ko se je ta namrščil ob gledanju laboratorijskih izvidov. »Ta bolezen, ki jo imate, je doslej napadala samo vinsko trto!«

PREVIDNOST

Osemdesetletni pacient se je oglasil pri svojem zdravniku in se pohvalil, da se bo čez nekaj dni ponovno poročil.

»Koliko pa je stara nevesta?« je vprašal doktor.

»Dvajset let!«

»O, Bog! Moram vas opozoriti, da je lahko vsaka aktivnost v postelji smrtno nevarna!«

»No, ja, če bo umrla, bo pač umrla!« je rekel pacient.

DELITEV DELA

Šefica glavne pisarne leži v bolnišnici. Obišče jo kolegica Hilda. Bolnica jo zaskrbljeno vpraša:

»Je v službi vse v redu?«

»Seveda! Tvoje delo smo si razdelile.

Petra kuha kavo, Barbara štrika pulover, ki si ga ti začela, Mojca rešuje križanke, jaz pa spim s šefom.«

BREZPOSELNI IN URADNIKI

»Kakšna je razlika med brezposelnimi in uradniki?«

»Brezposelni so nekoč že delali.«

DVE DAMI

Dve dami v najboljših letih sta se odločili, da en večer odideta v »lajf«, seveda brez svojih mož.

Odpravita se na večerjo in po res dobri pojedini in zabavi (normalno klepetanju) ter po obilici pijače se v zgodnjih jutranjih urah odpravita domov. Na poti domov jih pritisne lulat in da ne bi v mraku svetlikale s svojima lepima ritkama, se skrijeta v bližnje pokopališče, mimo katerega sta hodili. Po opravljeni naravni potrebi ugotovita, da nimata toaletnega papirja. Ena od njiju se spomni, sleče tangice, se obrise ter jih vrže v smetnjak.

Druga pa je imela zelo lepe svilene in drage hlačke in ji je bilo žal, da jih tako odvrže. Zato sleče hlačke, jih pospravi v torbico ter z bližnjega venca odtrga kos ter se obriše. In se odpravita naprej proti domu.

Naslednje jutro se pogovarjata njuna moža:

»Pomisli, moja žena je prišla zjutraj domov mrtvo pijana in brez spodnjih hlačk,« reče prvi. »Ma to ni nič,« odgovori drugi. »Moja se je ravno tako vrnila zjutraj domov pijana in brez hlačk in iz nje je štrlel kos traku z napisom; ... nikoli te ne bomo pozabili.

Peter, Jože in nogometni klub Olimpija.«

