SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE

ZGODOVINA SINDIKATA VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE I. DEL

1989-2017

SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE

Avtor: Robert Müllner

SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE

UVODNA MISEL AVTORJA

Spoštovane članice in člani SVPS, ter ostali bralci spletne rubrike. Osnovni namen objave zgodovine Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije je v spoznavanju zgodovinskih okoliščin, ki so pripeljale do potrebe po ustanovitvi sindikata, ki pokriva predvsem širše območje TVD. Pestra in v mnogo čem neznana zgodovina Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije omogoča bralcem boljše razumevanje bistva organiziranega sindikalnega delovanja v okviru tehnično vagonske in ostalih dejavnosti. Vse prevečkrat se pojavljajo dileme predvsem mlajših generacij, ki ne poznajo zgodovinskih dosežkov svojih predhodnikov, ki so z svojim požrtvovalnim delom in znanjem priborile tako širok izbor delavskih pravic.

Publikacija predstavlja zaokrožen zgodovinski pregled delovanja našega sindikata od konca osemdesetih let prejšnjega tisočletja, pa do danes. V njej so našteti vsi ključni dogodki in zaslužni posamezniki, ki so na svoj način pomagali ustvarjati sindikat.

Sklepni del zbirke zapisov je kronološki pregled pomembnih dogodkov iz celotnega časovnega obdobja delovanja sindikata., v njih so zapisani pomembni datumi, ter organiziranost našega sindikata. Gradivo je dopolnjeno z kratkimi mislimi naših gostov iz spletne rubrike mesečni gost.

Gradivo je bilo zbrano predvsem iz pisne dokumentacije in iz ustnih pričevanj posameznikov, ki so soustvarjali zgodovino sindikata. Potrebno je povedati, da se je zaradi različnih reorganizacij, ter selitev sindikata po posameznih lokacijah veliko tiskanega gradiva izgubilo, nekaj ključnih posameznikov pa na žalost ni več med nami. In prav zaradi tega dejstva je po mojem osebnem prepričanju potrebno zgodovino sindikata zabeležiti, da se stvari preprosto ne pozabijo. Kronologija sindikata vozovnih preglednikov Slovenije ne odraža osebno mnenje avtorja in je izključno zgodovinski presek opravljenega dela na podlagi dostopne pisne dokumentacije in ustnih pričevanj posameznikov.

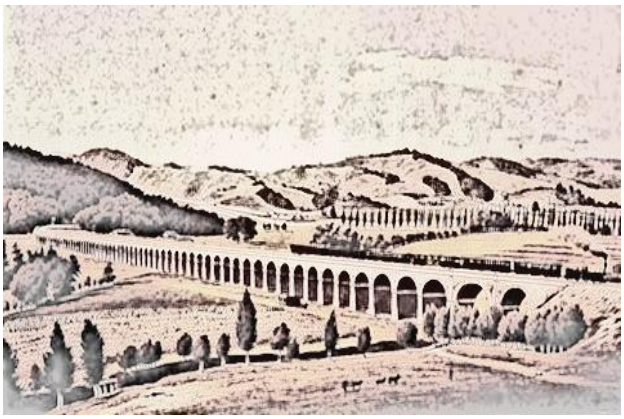
Želim Vam prijetno branje.

Eden izmed razlogov za uspešno delovanje je vsekakor tudi kolektivno delovanje, pri čemer pa se je naš boj začel že leta 1988. Izhajal je iz nezadovoljstva s takratnim stanjem na Slovenskih železnicah, predvsem s plačami - in, če sem odkrit - s takratnim delovanjem sindikata, v katerega smo bili samodejno včlanjeni vsi.

Avgust 2014: Silvo Berdajs – predsednik SD KPD

ZGODOVINA ŽELEZNIŠKEGA SINDIKALNEGA GIBANJA NA OBMOČJU REPUBLIKE SLOVENIJE

Za začetek prvih organiziranih delavskih železniških organizacij na območju Slovenije lahko štejemo obdobje iz sredine devetnajstega stoletja. Obdobje je povezano z izgradnjo Južne železnice, ki je potekala na trasi Dunaj -Trst. Delavci, ki so gradili železniško progo so se zaradi vse večjega izkoriščanja delodajalca, ter slabih delovnih pogojev bili prisiljeni organizirati. Ustanovili so svoje delavske organizacije, delavske sindikate, ki so v kasnejših letih prešli v delavske stranke.



Razglednica**:** 650-metrski viadukt Pesnica – (arhiv RM)

S pomočjo delavskih organizacij so v sporih z delodajalci in njihovimi organizacijami in z državnimi organi začeli nastopati kot organizirana celota. Za začetek resnejšega organiziranega sindikalnega gibanja na območju Avstro- Ogrske, v katerega je bilo vključeno območje današnje Slovenije, štejemo zadnjo tretjino 19. stoletja. Po razpadu cesarstva je nadaljnji razvoj sindikalnega gibanja v Sloveniji povezan z državo SHS in nato kraljevino Jugoslavijo. Prvi uspehi organiziranih delavskih organizacij se pokažejo v izboljševanju mezdnih in delovnih pogojev, kot na primer skrajševanja delovnega časa, varstva pri delu, ter boljših plač za opravljeno delo.

Večje uspehe sindikatov beležimo praviloma v obdobjih gospodarske rasti, v katerih praviloma prihaja do izboljšanja ekonomskega in socialnega položaja delavcev. V obdobjih gospodarske recesije beležimo porast organiziranega odpora sindikatov proti delodajalcu, ki se kažejo v predvsem skrajnih oblikah, kot so zaustavitev delovnih procesov ali organizacija stavk. Sindikalna gibanja in organizacije so se v kasnejših letih preoblikovala predvsem po ideološki usmeritvi in so bila povezana s nastankom političnih strank, kar je pripeljalo do močne razcepljenosti osnovnih enot na posamezne struje.

Za tri velike pridobitve sindikalnega gibanja pred drugo svetovno vojno lahko štejemo uveljavitev kolektivnih pogodb kot mehanizmov za urejanje mezdnih in delovnih pogojev, ustanovitev delavske zbornice in drugih ustanov delavske zaščite in uvedbo institucije delavskih zaupnikov v podjetjih.

POMEMBNI DATUMI:

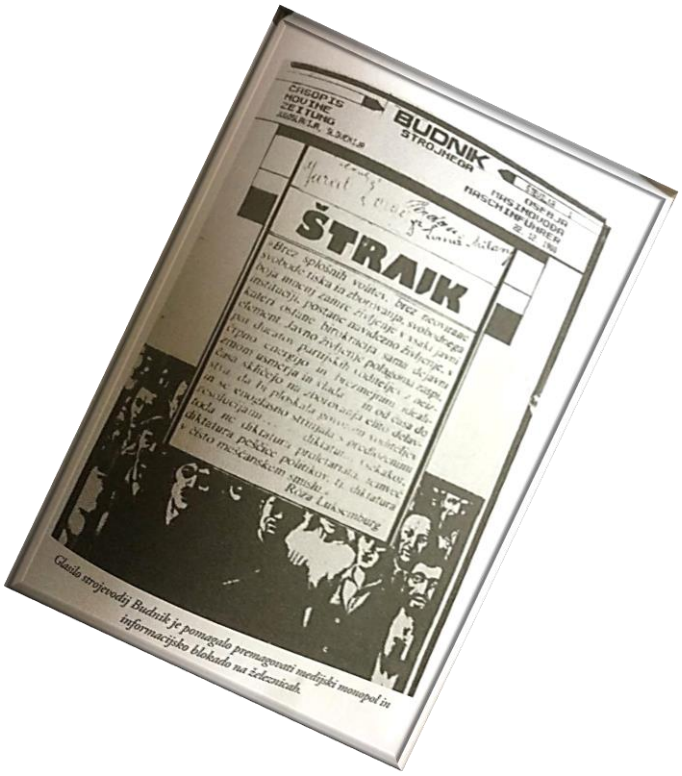
15. april 1920 se na Zaloški cesti v Ljubljani začne stavka železničarjev in drugih delavcev. Stavka se je v soboto, 24. aprila, izrodila v tragičen in krvav incident, v katerem je pod streli orožniških pušk obležalo trinajst ljudi. Po pisanju tedanjega neenotnega ljubljanskega časopisja so bili žrtve po eni strani delavski heroji, ki so se združili v množičen protest proti krivičnemu izkoriščanju delavstva, po drugi strani pa zgolj od komunistov nahujskane nedolžne žrtve.

24. IV. 1920

Žrtve delavske solidarnosti!

13 smrtnih žrtev, okoli 24 težko ranjenih in okoli 40 lahko ranjenih.

27.12.1988 se začne znamenita stavka strojevodij ŽG Ljubljana. Stavka je v mnogo čem pomenila začetek novega organiziranega sindikalizma v Sloveniji in je bila najava mnogo večjih družbeno-političnih sprememb v državi. Iz prvih zametkov stavke so nastali nastavki za začetek ustanavljanja novih samostojnih železniških sindikatov.



Slika: SSSLO Budnik - Glasilo SSSLO

SINDIKAT
VOZOVNIH PREGLEDNIKOV
SLOVENIJE IN ISTRE

NAŠI ZAČETKI ….

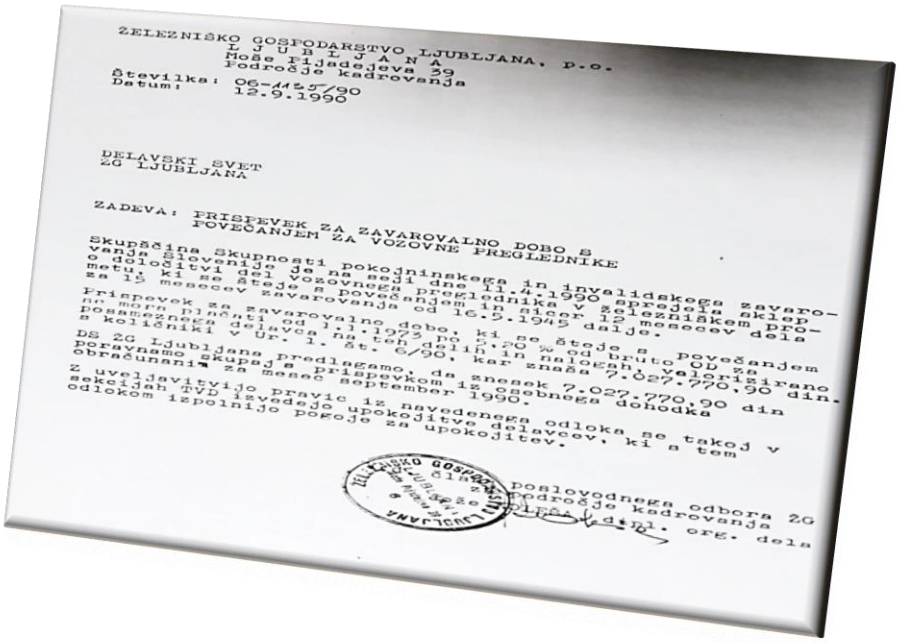
Idejne zasnove za ustanovitev sindikata so sovpadale z znamenito stavko strojevodij leta 1988. Za boljše razumevanje takratnih dogodkov se je potrebno postaviti v časovni zgodovinski kontekst. Razburkano obdobje iz konca 80-ih let prejšnjega stoletja je bilo zaznamovano z velikimi političnimi premiki, ki so imeli za posledico padec Berlinskega zidu, ter posledično konec obdobja hladne vojne. Tudi na področju naše takratne skupne države so se kazala velika razhajanja in bilo je za pričakovati novo obliko organiziranosti družbenega sistema. Federativna oblika države je predvsem zaradi velikih zgodovinskih teženj nekaterih narodov Jugoslavije po samostojnosti in vse večjega bremena zadolženosti države pripeljala do pričakovanega konca. In prav z nastankom novih držav se je tudi organizacijska struktura takratnih Jugoslovanskih železnic (JŽ) morala spremeniti. Z gotovostjo lahko zapišemo, da je bila organizirana stavka strojevodij leta 1988 prelomni dogodek tistega obdobja in začetek nove delavske organiziranosti znotraj železniškega sektorja. Po vzoru strojevodij ŽG Ljubljana, ki so 31.01.1989 ustanovili svoj lastni sindikat smo tudi zaposleni delavci ostalih železniških dejavnostih Železniškega gospodarstva Ljubljane in Istre, ki je delovalo v sklopu JŽ začutili potrebo po spremembi. Težka gospodarska slika in bližajoči razpad enopartijskega sistema so narekovale spremembe tudi na področju organiziranega sindikalnega delovanja. Potreba po ustanovitvi lastnega sindikata znotraj dejavnosti TVD se je kazala tudi pri vozovnih preglednikih. Čas za spremembe je bil pravšen, potrebovali smo le pogumne in sposobne posameznike iz lastnih vrst, ki bi ponujeno priložnost prepoznali. Želja po samostojni poti je bila toliko večja tudi zaradi neizpodbitnega dejstva, da smo bili vozovni pregledniki zaradi specifike dela v vseh sistemih neupravičeno zapostavljeni. S časovno distanco in povrnitvijo zgodovinskega spomina lahko s ponosom ugotovimo, da smo prav vozovni pregledniki v letih največje gospodarske in politične krize leta 1989 kot zadnji poklic v Jugoslaviji dosegli največji uspeh v vsej svoji zgodovini. Pridobitev zavarovalne dobe s povečanjem za vozovne preglednike skupne države je bil za tisti čas enak čudežu. Dogodek je v kronologiji potrebno omeniti, saj so bili v projekt vključeni številni posamezniki iz vrst TVD-ja, ki so v kasnejšem obdobju z pridobljenim znanjem aktivno sodelovali v formiranju lastnega sindikata.

Ne glede na vse možne scenarije nam v TVD ne preostane nič drugega,
kot da svoje delo opravljamo kvalitetno in v skladu z pravilniki,
saj bomo le tako preživeli na trgu.

December 2010: predsednik SVPS - Dejan Žolek

OBDOBJE PRED USTANOVITVIJO SINDIKATA VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE – BORBA ZA PRIDOBITEV BENEFICIRANE DOBE ZA VOZOVNE PREGLEDNIKE 1974–1989

V drugi polovici 60-ih let prejšnjega stoletja je bila po sklepu zveznih organov različnim železniškim profilom priznana zavarovalna doba s povečanjem. Zaradi izrazitega zaničevalnega odnosa do službe za TVD, delavci dejavnosti dolga leta niso bili deležni do pravice iz naslova beneficirane dobe, ki bi ga po vseh kazalcih morali imeti. V zgodovinski virih obdobja med letom 1974-1989 je zapisano, da so se prvi koraki v smeri pridobitve beneficirane dobe začeli 27.12. 1974, ko je delavski svet ŽTP Zagreb podal zahtevo za začetek postopka priznanja beneficirane dobe za vozovne preglednike. V ta namen je bil narejen obsežen elaborat, ki je dokazoval, da je delo vozovnega preglednika zdravju škodljiv do te mere, da izpolnjuje kriterije za pridobitev beneficirane dobe. Leta 1985 je bila po sklepu takratne zvezne uprave v Novem Sadu narejena znamenita recenzija elaborata, ki je v celoti zavrnila argumente vozovnih preglednikov. Le izredna želja vozovnih preglednikov po uresničitvi dolgoletne želje je pripeljala do skupne akcije vseh zaposlenih delavcev TVD takratne skupne države. Ustanovljen je bil Iniciativni odbor vozovnih preglednikov JŽ, ki je štel 2500 zaposlenih delavcev iz celotne Jugoslavije. Kot zanimivost je potrebno zapisati, da so vodilni ljudje ŽG Ljubljane in Istre že leta 1983 in 1987 prepoznali argumente matične OO TVD, kar pa zaradi centralne ureditve ni bilo dovolj za pridobitev beneficirane dobe. Po več kot 25 letni agoniji in neštetih birokratskih ovirah je z veliko vloženega truda IO VP JŽ kot zadnji dejavnosti takratne skupne države uspelo pridobiti beneficirano dobo za vse vozovne preglednike JŽ. kar samo po sebi pove o silni želji vozovnih preglednikov skupne države po uveljavitvi beneficirane dobe.



ŽELEZNIŠKO GOSPODARSTVO LJUBLJANA, p.o.
L J U B L J A N A
Moše Pijadejeva 39
Področje kadrovanja

Številka: 06-445/90
Datum: 12.9.1990

DELAVSKI SVET
ŽG LJUBLJANA

ZADEVA: PRISPEVEK ZA ZAVAROVALNO DOBO S POVEČANJEM ZA VOZOVNE PREGLEDNIKE

Skupščina Skupnosti pokojninskega in invalidskega zavarovanja Slovenije je na seji dne 11.4.1990 sprejela zavarovalno o določitvi dni vozovnega preglednika v železniškem prometu, ki se štejejo s povečanjem in sicer 12 mesecev dela za 15 mesecev zavarovanja od 16.5.1945 dalje.

Prispevek za zavarovalno dobo, ki se štejejo s povečanjem na mesec plačati od 1.1.1973 po 2,20 % od bruto OD za posameznega delavca, na ten dan v veljavi, kar znaša 7.027.770,90 din s koeficienti v Ur. l. št. 6/90, kar znaša 7.027.770,90 din.

DS ŽG Ljubljana predlagamo, da znesek 7.027.770,90 din poravnamo skupaj s prispevkom iz osebnega dohodka obračunanim za mesec september 1990.

Z uveljavitvijo pravic iz navedenega odloka se takoj v sekcijah TVD izvedejo upokojitve delavcev, ki s tem odlokom izpolnijo pogoje za upokojitev.

Predsednik
poslovodnega odbora ŽG
Področje kadrovanja
Milan Šeb, dipl. org. dela

»Datum 17.09.1989 se može slobodno smatrati kao največji dan u istoriji TVD«,

December 1989: Misel iz zadnjega zapisnika IO VP JŽ

Slika: Kastav - šola za strojevodje in vozovne preglednike letnik 1964/65 (arhiv Jože Müllner)

V MESECU OKTOBRU 2017 BOMO OBJAVILI :

- **Predstavitev idejne zamisli o ustanovitvi SVPS**
- **Vpliv stavke strojnega osebja ŽG LB leta 1988 na ustanovitev sindikata**
- **Prvotna organiziranost in delovanje sindikata pod okriljem centrale SDŽDS**
- **Stavka sindikatov SŽ iz leta 1997, ter vloga SVPS v stavki**