



Budnik

ISSN 1408-7405

36

oktober/2001



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Javno podjetje
SLOVENSKE
ŽELEZNICE d.d.

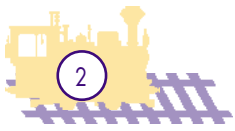
IZ TE ŠTEVILKE



PERIODIČNI
IZPITI

PREDLOG NOVE
ZAKONODAJE

KAJ STORITI OB
IZREDNEM DOGODKU



Beseda predsednika

KRIZA VODENJA!

V tretje gre rado. Žal velja ta pregovor za dogodke, ki si jih ne želimo. Pri tem upam, da zna usoda šteti, tako da nas ne bo presenetil še kakšen. Uprava je povzela ukrepe, ki so zadostovali za začasno zamrznitev poziva za zmanjšanje hitrosti na postaji Pivka. Vsekakor bomo v okviru glavnega odbora še naprej budno spremljali ukrepe uprave za izboljšanje stanja.

Da je kriza ne samo vodenja, pač pa tudi razumevanja železničarskih odnosov, je pokazal direktor s pismom, naslovljenim na strojevodje in vlakovne odpravnike. Ne morem trditi, da ni tudi kakšnega osebnega konflikta med nami, pa vendar sem prepričan, da je to zanemarljivo majhen odstotek. Nikoli tudi ne bom nasprotoval dobro namernim pozivom direktorja, vendar je ta poziv dokaz, da nekaj v zvezi z vodenjem podjetja »ne štima«. Nešteto telefonskih klicev na sedež sindikata, ki so izražali presenečenje in nerazumevanje vsebine, to tudi dokazuje. Ob tem ne morem zanemariti dejstva, da direktor v pismu govori o enotnem podjetju, o tem, da le trdno skupaj lahko dosegamo visoko stopnjo varnosti in zadovoljstva naših uporabnikov, v resnici pa sam tvorno sodeluje pri pripravi zakona o reorganizaciji, ki bi razbil enovito podjetje v holding. Že v enovitem podjetju niti vodenja niso ravno dobro napeljene, kako bo po »dezintegraciji« v holding, pa lahko vidimo na primerih iz drugih evropskih držav.

Čarobnega ključa, ki bi le s spremembo organiziranosti ali spremembo statuta izboljšal situacijo, ni. To so ugotovili tudi evropski komisarji, saj drugače ni mogoče razumeti Bele knjige. Vse preveč je neznanj in odprtih vprašanj ter ugotovitev, ki niso imele pozitivnih posledic v pogledu reševanja znanih slabosti. Na veliko tega smo kot sindikat opozarjali. Ko se je izvedelo, da smo pridobili informacijo v zvezi s pripravo novih zakonov, se je pričel lov na »čarovnice«, namreč, kako in od koga smo

lahko izvedeli za pripravo zakonov, preden so o njih razpravljali na vladi, saj so jih vendar pripravljali v tajnosti. Očitno smo samo deklarativno demokratična država. Dalj časa tudi uprava na razlastitev, ki je bila v predlogu predvidena, ni reagirala. Iz tega tudi sledi ugotovitev, da so v ozadju osebni interesi. Šele naše vztrajanje in sklicevanje na evropske norme in domačo zakonodajo sta povzročila začetek razprav in končno tudi rahle premike v konceptu zakona o spremembi zakona o železniškem prometu. Verjamem, da se bo morebiti kdo od bralcev vprašal, kaj pa to zaposlene zanima? Pa nas mora. Zakaj? Zato, ker bi se v primeru, ko bi celotno lastnino tudi mobilnih sredstev prevzela Agencija (sedanja Direkcija), ta sredstva lahko v celoti prodala ali delno dala s koncesijsko pogodbo v najem, delno prodala. Glede na to, da je v zakonu o reorganizaciji, privatizaciji in dokapitalizaciji predvideno, da se tovorni promet lahko v celoti odproda, pred tem pa bi se vleka delila na potniški in tovorni promet, bi del strojnega osebja in del vleke prešel v novo zasebno podjetje, ki ne bi bilo več sestavni del Slovenskih železnic. To pa je nadvse pomembno za naš ekonomsko socialni položaj. Iz tega izvirajo tudi naše aktivnosti. Seveda je za te aktivnosti še več drugih razlogov, ki pa jih na tem mestu ne bi našteval, saj smo tej temi posvetili več prostora na naslednjih straneh glasila.

Kot da nas prej navedeno ne bi dovolj vznemirilo, pa se na nas še dodatno grmadijo zlovešče informacije o ukinitvi 40 odstotkov potniških vlakov, predvsem na stranskih progah, ki naj bi bile ob koncu tedna menda v celoti zaprte, o ukinitvi premika ob koncu tedna na ranžirnih postajah... Človek se res vpraša, kam plujemo. Ali si bomo resnično zapravili ves ugled nacionalnega operaterja potniških storitev..., da drugih posledic takih dejanj niti ne omenjam.

Periodično preverjanje znanja je steklo skladno z dogovorom in upam, da tudi v naslednjih dneh ne bo zapletov.

V pripravi je obširnejše navodilo, ki ga pripravljamo skupaj s Službo za vleko. Obsegalo bo vse, kar zadeva naše delo, tako glede delovnega časa, zaključevanja urnikov, turnusov, elementov priprave in posprave, terenskega dodatka, dodatkov iz dela, kot počitka, dopustov, parne vleke, itd. Do tako obsežnega pregleda smo prišli zaradi ugotovitve, da so v večini primerov zadeve urejene s posamičnimi dokumenti, vendar jih včasih kot posamezen dokument kdo od pristojnih »spregleda«, morda tudi namerno. Vsaj na »papirju« je že skoraj nared, vendar pa ga bo treba še usklajevati, česar pa običajno tudi ni mogoče urediti čez noč.

Na svet delavcev smo prejeli vabilo k skupnemu posvetovanju o predlogu sprememb sistemizacije delovnih mest. Predlog ponuja ukinitve velikega števila delovnih mest, ker pa se na ravneh sekcij o tako drastičnem načinu spreminjanja delovnih procesov nismo mogli posvetovati, saj v sekcijah niso znali razlagati novih delovnih procesov, smo posvetovanje preložili na poznejši čas.

Upam, da bomo tudi v prihodnje trdno držali skupaj, tako znotraj sindikata strojevodij, kjer se ob nekaterih težavah, ki izvirajo iz preteklosti, sedaj pojavljajo nove grožnje v obliki prej omenjenih zakonov kot tudi v okviru sindikatov Slovenskih železnic, katerim predlogi zakonov pomenijo enako grožnjo.

Drago TOREJ



Mednarodno dogajanje

BELA KNJIGA

Je dokument, ki ga je izdelala komisija EU, nosi pa naslov: Evropska prometna politika do leta 2010. To je že drugi dokument te vrste. Na podlagi prve »Bele knjige« so se »zgodile« direktive v zvezi z deregulacijo transporta, za železnice pa so bile dokaj boleče. Nov dokument, ki je bil izdelan 12. septembra 2001, je glede železniškega prometa sicer zelo ugoden, saj je v njem posebna pozornost namenjena temu transportnemu področju. Očitno je, da so komisariji EU dojeli, da zgolj z deregulacijo ni mogoče dosegati boljšega železniškega prometa in večje konkurenčnost. O tem ali je bila ta ugotovitev še pravočasna, je vsekakor mogoče dvomiti. Čas in ukrepi v povezavi s poudarki pa bodo pokazali, koliko škode je bilo že povzročene. Pa vendar.

V državah EU je bila prometna politika železnici bolj naklonjena, kot pri nas v Sloveniji. Tukaj mislim predvsem na Nacionalni program gradnje železniške infrastrukture, ki je bil že v temeljih nastavljen v razmerju 1:3 v prid cestnega križa. Danes lahko ugotavljamo, da bi bili lahko celo veseli, če bi se program v takem razmerju tudi izvajal, pa se na našo žalost ni. V Sloveniji upoštevamo vse, kar nam Evropa narekuje. Bojim pa se, da v primeru usmeritev iz nove Bele knjige ne bo tako. Vsekakor je žalostno, da se zaposleni in vodstvo sindikata skorajda veselimo tega dokumenta, seveda zgolj zaradi dajanja večjega poudarka investiranju v razvoj konkurenčne sposobnosti železnic, ETF, kot naša Evropska organizacija pa pripravlja demonstracije v Bruslju, saj je socialna nota v dokumentu izpuščena. Menim, da bomo vsi železniški sindikati podprli te demonstracije, saj je tudi pri nas opaziti vse preveč teženj k razbitju javnega podjetja, SŽ d.d. Prav tako se na vse načine poskuša razlastiti podjetje, tako da bi bili najemniki ne le prevoznih poti, pač pa tudi zgradb, zemljišč in, kar je najbolj absurdno, mobilnih sredstev (lokomotiv, motorikov in vagonov). Dejansko obstajajo poskusi, da bi Agencija, ki bi nastala iz sedanje Direkcije, pre-

vzela vso sedanjo lastnino SŽ, in to do zadnjega žebnja. To bi pomenilo, da SŽ in naša delovna mesta niso več potrebni, saj

bi s koncesijo lahko zamegljevali zadeve do neskončnosti.

Drago TOREJ

IZJAVA EVROPSKE TRANSPORTNE ZVEZE V ZVEZI Z BELO KNJIGO

»Evropska prometna politika do leta 2010: ura odločitve«, ki nam jo je predložila Evropska komisija, 12. septembra 2001 (KOM/2001 370 endg.)

Transportni sindikati, člani ETF, so se seznanili s splošnimi nameni komisije EU, ki so bili predstavljeni v Beli knjigi in ki so se nanašali na ustvarjanje gospodarskega, socialnega in ekološko usmerjenega transportnega sistema.

Sindikati ugotavljajo, da so v knjigi upoštevani nekateri njihovi predlogi, vendar pa besedilo vsebuje veliko nesprejemljivih in odstopajočih mnenj. Sindikati poudarjajo nujnost oziroma potrebnost trajnega izboljševanja razmer za varnost, zanesljivost in udobnost transportnih storitev, na podlagi visoko razvitih socialnih ureditev za zaposlene v tej dejavnosti. Sindikati zato zavračajo vsako ideološko podprto deregulacijo in liberalizacijo ter trdno vztrajajo pri večjem pomenu socialne harmonizacije in priprave zadostnih denarnih sredstev za razvoj modernih transportnih sistemov v Evropi, ki bodo varovali okolje in upoštevali potrebe uporabnikov.

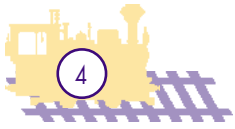
Brez škode do povzetja detajlnih stališč, ki bodo sprejeta po posvetovanju s sindikati člani ETF, ETF ugotavlja, da iz ciljev in ukrepov, predlaganih v Beli knjigi, ki bi podpirali globalne perspektive, izhaja predvsem:

- pripravljenost k novemu uravnoveženju transporta, kot centralnemu pogledu na evropsko transportno politiko v soglasju s sklepi Sveta Evrope v Gothenburgu;
- zagotavljanje sistema intermodalnosti in k uporabniku usmerjenega (prirejenega) transporta;
- k povečanju varnosti vseh vrst transporta, predvsem pa cestnega;
- k jasnemu povečanju intermodalnosti transporta za vzpostavljanje kontinuiranih transportnih verig;
- k oživljanju železniškega transporta;
- k povečanju kakovosti v cestnem transportu;
- k spodbujanju pomorskega in rečnega prometa;
- k zmanjšanju okoljskih posledic zračnega transporta.

Očitno pa v Beli knjigi ni ponujenih rešitev na socialnem področju. Prav tako jih ni z glede na vlogo zaposlenih in njihovih predstavniških organov (sindikato) pri razvoju strategij za transportno politiko, ki je obzirna do varovanja okolja.

ETF si bo skrajno prizadevala, da bo oznanila svoje analize, kritične točke in predloge, o njih razpravljala in jih udejanila, zato da bi v EU uvedli novo transportno politiko.

ETF ne glede na to že zdaj poziva svoje sindikalne organizacije, da se v četrtek, 13. decembra 2001 v Bruslju v okviru Zveze evropskih sindikatov pridružijo evro demonstracijam, ki bodo potekale ob EU vrhu v Laekenu.



Tekoča problematika

GLAVNI ODBOR SSSLO ZAMRZNIL POZIV ČLANSTVU, DA ČEZ PIVŠKO POSTAJNO OBMOČJE VOZI Z NAJVEČ 25 KILOMETRI NA URO

Na drugi izredni seji glavnega odbora smo obravnavali odzive uprave SŽ na naše zahteve, v zvezi s problematiko, ki je izhajala iz izrednega dogodka pri Pivki. Predvsem smo vzeli pod drobnogled zahtevano poročilo uprave, ki se je nanašalo na analizo izrednih dogodkov na postajah Pivka in Verd za zadnje dveletno obdobje. Ugotoviti je bilo mogoče, da je bilo v poročilu zajetih deset izrednih dogodkov (9 x Pivka in 1 x Verd). Od tega v dveh primerih zadeve sploh niso bile obravnavane in ustrezno raziskane, v ostalih osmih obravnavanih primerih pa so se zgodile tri disciplinske obravnave. Na koncu je bil le v dveh primerih izrečen disciplinski ukrep.

Glavni odbor je to poročilo razumel kot potrditev tega, na kar smo mi že vseskozi opozarjali, in sicer da se pristojne službe ne lotijo iskanja vzrokov za nepravilnosti, ki so se – to sedaj v tem poročilu potrjuje (končno!) tudi uprava SŽ – očitno dogajale in niso samo nekaj, na kar so nas prizadeti strojevodje na progi opozarjali. Citirani stavek direktorja SŽ v tem poročilu »Iz analize izhajajo nepravilnosti pri obravnavi posameznih izrednih dogodkov, zato bo zadevo obravnaval kolegij Slovenskih železnic, d.d., na eni izmed prihodnjih sej in

sprejel primerne sankcije zoper odgovorne« je dovolj zgovoren.

Kar zadeva iskanje odgovornosti, je bil medtem že razrešen šef Sekcije za vodenje prometa v Postojni, na druge ukrepe v pogledu iskanja odgovornosti pa bomo počakali do seje kolegija SŽ. Do takrat tudi traja zamrznitev poziva članstvu, da čez pivško postajno območje vozi z največ 25 kilometri na uro.

Iz vrste ukrepov, ki jih bo/je uprava sprejela v pogledu zmanjševanja izrednih dogodkov bi, poleg že omenjenega sankcioniranja odgovornih, navedel še nekatere:

- Pri izrednih dogodkih, kjer je ugotovljena subjektivna odgovornost izvršilnih železniških delavcev, je treba opraviti ponovno preverjanje znanja iz poznavanja prometnih in signalnih predpisov oziroma stroke
- Planirati je treba denarna sredstva za izboljšanje tehničnega stanja AS naprav na progovnem in lokomotivskem delu tako, da se zmanjša zaustavitev zaradi tehničnih napak AS naprav.
- Pri prenovi plačnega sistema vnesti v sistem elemente, pomembne za varnost železniškega prometa, in možnost večje-

ga vpliva tega segmenta na variabilni del plače.

- Aktivno sodelovati pri pripravi novih podzakonskih aktov, da se zagotovi upoštevanje nove tehnologije dela in razpoložljivost novih naprav ter da se odpravijo tiste določbe v sedanjih predpisih, ki onemogočajo fleksibilnejše delo.
- Zagotoviti, da bodo dela pri vgradnji signalno – varnostnih in TK naprav na progi Ljubljana – Sežana končana do dogovorjenega roka, to je do 31. julija 2002.
- Vzroke in okoliščine, ki privedejo do nastanka izrednih dogodkov redno vključevati v mesečno izobraževanje izvršilnih železniških delavcev
- Dosledno izvajati prvostopenjsko in drugostopenjsko kontrolo, kot je opredeljeno v Navodilu 620

Kot že rečeno, je poziv, s katerim je sindikat nagovoril članstvo v zvezi s hitrostjo voženj vlakov čez območje postaje Pivka, za zdaj zamrznjen. Če bo spet začel veljati oziroma če bo preklican, pa je odvisno od izvajanja ukrepov, za katere se je v tem poročilu uprava zavezala, da jih bo uresničila.

Demanti napačnega poročanja v medijih

VSAJ NEKAJ POZITIVNEGA!

Žal smo bili ta mesec spet priče izrednemu dogodku, ki se je zgodil na postaji Rižana. Strojna lokomotiva je trčila v stoječi vlak na omenjeni postaji. Nesreči je med drugim botrovalo nočno neurje, ki je povzročilo motnje v delovanju signalno – varnostnih naprav, katere na tej progi s

telekomando daljinsko upravlja dispečer iz osrednjega mesta na postaji Hrpelje-Kozina. Zakaj je do trčenja prišlo in kdo je krivec, da je bil strojevodja na strojnem vlaku obveščten, da uvaža na prosti tir – ki pa je bil v resnici zaseden – bo pokazala preiskava, z gotovostjo pa je bilo mogoče

že takoj ugotoviti, da nobeden od strojevodij ni kriv, da je do izrednega dogodka prišlo. Podobno kot v primeru pivškega izrednega dogodka, so tudi v tem primeru določeni mediji skušali s popačenim poročanjem ustvariti mnenje, da je za nesrečo odgovoren strojevodja. Podoba takega po-



ročanja je bilo poročilo na Radiu Slovenija na dan dogodka ob 13. uri.

Pohvalno je, da je naša služba – Služba za odnose z javnostmi na SŽ – ugotovila neustreznost takega poročanja in navedbe v poročilu pozneje demantirala. Očitno je kritika, ki smo jo tej službi namenili v preteklem mesecu zalegla, in bo v prihodnje bolj pazila na to, kako mediji poročajo o

izrednih dogodkih na SŽ. Zapis demantija v celoti objavljamo:

»**Po dopoldanskem poročanju Radia Slovenija I je bilo mogoče sklepati, da sta za izredni dogodek, ki se je zgodil davi malo po tretji uri na koprski progi pri Rižani, kriva strojevodja strojne lokomotive in lokomotive tovrnega vlaka.**

Posebna komisija Slovenskih železnic, ki raziskuje vzroke za nalet lokomotive na lokomotivo tovrnega vlaka na koprski progi pri Rižani, je do sedaj ugotovila, da za nalet nista kriva strojevodja obeh lokomotiv. Dejansko odgovornost za ta dogodek komisija še ugotavlja.

PERIODIČNI IZPITI

V skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu je letos ponovno treba izvesti preverjanje strokovne usposobljenosti delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa. V izogib kakršnim koli spornim situacijam, ki bi v zvezi z načinom opravljanja teh preverjanj lahko nastale, so predsedniki sindikatov na SŽ sprejeli poziv vsem udeleženi (glej objavljeni dopis), da je treba preverjanje opraviti na način, kot ga opredeljuje Dogovor o izvedbi preverjanja iz leta 1995. V nadaljevanju bi izluščil najpomembnejše poudarke (člene) iz tega Dogovora, ki so ga predsednik sveta delavcev in predsedniki sindikatov podpisali še z nekdanjim direktorjem Marjanom Rekarjem.

- Ustno preverjanje poteka na podlagi vsebine, ki se nanaša na potrebna znanja, ki jih delavec uporablja pri svojem delu.
- Preverjanje vodi predsednik komisije, izvede pa praviloma strokovni učitelj, in sicer tako, da kandidatom uvodoma pojasni odprta vprašanja, na katera delavci še niso dobili zadovoljivih in dokončnih pojasnil, nato pa v nadaljevanju v neposrednem in usmerjenem dialogu **z udeleženci** preverjanja ugotovi raven strokovne usposobljenosti **udeležencev**.
- Preverjanje se zaključi z ugotovitvijo izpitne komisije o ustreznosti ravni zahtevanega znanja udeležencev, ki je potrebno za varen promet in osebno varnost. S tem je strokovna usposobljenost udeležencev preverjena.
- Ob izvedbi preverjanja strokovne zmožnosti niso dovoljene kakršnekoli grožnje delavcem oziroma nekorektno obnašanje članov komisij.

V zvezi s periodičnim preverjanjem znanja smo na glavnem odboru našega sindikata sprejeli dodaten sklep, ki naroča predsednikom območnih odborov, da v

prvih dneh izvajanja preverjanja strokovne usposobljenosti zagotovijo prisotnost enega od sindikalnih zaupnikov, ki bo poskrbel da do nepravilnosti ne bo prihajalo.

SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE
SINDIKAT ŽELEZNIČARJEV SLOVENIJE
SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA SLOVENIJE
SINDIKAT VZDRŽEVALCEV ŽELEZNIŠKIH VOZNIH SREDSTEV SLOVENIJE
SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE
SAMOSTOJNI SINDIKAT PROGOVZDRŽEVALNE DEJAVNOSTI SLOVENIJE
SINDIKAT DELAVCEV ŽELEZNIŠKE DEJAVNOSTI SLOVENIJE
SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA PROMETA SLOVENIJE

Datum: 4.10. 2001

ČLANOM SINDIKATOV SSŽ

Zadeva: Periodični izpiti v letu 2001

V letošnjem letu je skladno z določbami 58. Člana Zakona o varnosti v železniškem prometu (Ur.L.RS 85/23.9.2000) razpisano redno preverjanje strokovne usposobljenosti delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa.

Glede na dejstvo, da smo v letu 1995 sindikati na SŽ z Upravo SŽ podpisali Dogovor o izvedbi preverjanja strokovne zmožnosti delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, na podlagi katerega smo se te opravljali tudi v letu 1998, pozivamo vas člane, da prisopijete k izvedbi preverjanja znanja na način kot ga opredeljuje dogovor.

V primerih, kjer se preverjanje ne bo izvajalo v skladu z agoraj navedenim, vas pozivamo, da to nemudoma sporočite svojim sindikalnim zaupnikom.

Lep pozdrav!

Sindikat železničarjev Slovenije
Slovenije
Albert Pustič

Sindikat železniškega transporta Slovenije
Slovenije
Jolje Pavčič

Sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije
Slovenije
Srečko Hvasič

Sindikat vozovnih preglednikov Slovenije
Slovenije
Avdo Medič

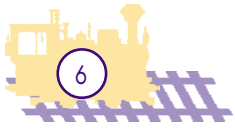
Sindikat strojevodij Slovenije
Slovenije
Drago Torič

Sindikat železniškega prometa Slovenije
Slovenije
Ivan Šenkilj

Samostojni sindikat progovzdrževalne dejavnosti Slovenije
Slovenije
Roman Jankovič

Sindikat vzdrževalcev železniških vozniških sredstev Slovenije
Slovenije
Zdenko Šarbitl





Osrednja tema – predlog nove zakonodaje

ALI SMO PRED KONCEM OBSTOJA JAVNEGA PODJETJA SLOVENSKE ŽELEZNICE D.D.?

To vprašanje si lahko upravičeno zastavimo sedaj, ko imamo pred sabo prve predloge nove zakonodaje, ki nam jo skuša vsiliti – v enem primeru lastnik (vlada) – v drugem primeru pa je le ta »sad« nezadovoljenih odnosov med upravo SŽ in direktorji za železniški promet. V mislih imam dva predloga zakona, ki sta trenutno predmet žolčnih tem in debat, tako rekoč na vseh ravneh dogovarjanj, začeniši z Ministrstvom za promet, Direkcijo za železniški promet, upravo SŽ in ne nazadnje svetom delavcev oziroma sindikati na SŽ. V enem primeru gre za zakon, ki se mu uradno reče Zakon o preoblikovanju in privatizaciji ter dokapitalizaciji javnega podjetja SŽ, drugi zakon pa je v bistvu predlog sprememb obstoječega Zakona o železnici, ki je v veljavi od novembra leta 1999.

Če se boste spomnili, smo bili s prvimi idejami in vsebinami nove zakonodaje seznanjeni v sredini junija, ko je prišlo v »obtok« delovno gradivo predloga zakona o preoblikovanju SŽ. Že takrat smo opozarjali – tudi predsednika vlade RS – da se ne strinjamo, in da smo odločno proti kakršnim koli poskusom razbitja sistema SŽ ter da vztrajamo, da Slovenske železnice delujejo kot enovito podjetje. Edino takšna oblika organiziranosti bo po naše zagotavljala varnost tako uporabnikom železniških storitev kot varnost zaposlenih. Očitno je, da naš takratni poziv vsem pomembnejšim institucijam sistema ni zalegel, ker se v novih predlogih bere ponovno podobna vsebina.

Kot je povedal predsednik Silvo Berdajs na seji sveta delavcev, kjer je ekipa pripravljavcev predstavila predloge nove zakonodaje, cilji sprejema nove zakonodaje sploh niso tisti, za katere smo se nekoč še mogoče »skupaj« zavzemali. Če je bil cilj reform nekoč, izboljšati razmere delovanja našega podjetja, ga v tej zakonodaji ni mogoče

zaslediti, ker o kakršnih koli izboljšanih razmerah delovanja v novo predvidenih podjetjih razbitega sistema ni govora. Če je bil cilj reform slediti Evropskim direktivam na segmentu približevanja naše zakonodaje Evropski, potem tega v predlogih nove zakonodaji ni. Mimogrede, poglavje »promet« je naša država z evropskimi pogajalci že zaprla. Če je bil nekoč še cilj »zadovoljstvo« zaposlenih, je po tem zakonu o njem težko govoriti. Kdo pa bo zadovoljen, če sistem pošilja ljudi na cesto. Spremljevalna analiza, ki je priloga besedilu predlogov novih zakonov, predvideva 1276 presežkov zaposlenih. In ne nazadnje, če je bil cilj reform zadovoljiti nacionalni interes zagotavljanja nekaterih prometnih storitev kot »javnih dobrin«, tega v teh predlogih ni. Samostojnim podjetjem razbitega javnega podjetja bo le do enega interesa. Temu interesu se reče dobiček. Ta podjetja pa voženi po nerentabilnih progah, kapital-skemu interesu v škodo, gotovo ne bodo zagotavljala.

Predlagano zakonodajo spremlja kup različnih analiz, ki pa so namenjene le enemu cilju. Poiskati »opravičila« za predlagane spremembe, namesto da bi najprej prečesali analize, in se na podlagi njihovih ugotovitev odločali za spremembe. Tako svet delavcev kot sindikati na SŽ smo se poenotili v oceni, da so pri pripravi predlogov novih zakonov bili odločilni takšni ali drugačni interesi posameznikov, ki jim je malo mar za interese Slovenskih železnic. Svet delavcev je zato podal več predlogov, kako se teh sprememb, ki bodo dejansko odpravile probleme našega podjetja lotiti. Predloge smo poslali vsem pomembnejšim institucijam sistema v državi.

V zvezi s tem je bilo predlagano:

- da se pred medresorskim usklajevanjem in pred obravnavo obeh predlogov zakonov na seji vlade opravi širša nacio-

nalna razprava o prihodnji celoviti prometni politiki v RS in statusu železniškega podjetja v njej.

- da se pripravi celovita analiza pravnega reda Evropske unije, ki se nanaša na železniški promet, da se ob tem ugotovi, katere so tiste nujne spremembe, da bi dosegli harmonizacijo pravnega reda z EU
- da se pripravi temeljita analiza stanja v javnem podjetju SŽ, ki bo pokazala na dejanske probleme našega podjetja
- da se na tej podlagi pripravi nov predlog zakona o spremembah zakona o železniškem prometu
- in da se na podlagi vseh naštetih analiz in razprav pripravi predlog ukrepov, ki bodo odpravili dejanske probleme SŽ in družb, ki so v njihovi lasti.

K navedenim predlogom smo vse, ki odločajo o usodi Slovenskih železnic, pozvali da predvsem premislijo o negativnih posledicah, ki bi s sprejemom take zakonodaje gotovo nastale.

IZ PREDLOGA ZAKONA O PREBLIKOVANJU, PRIVATIZACIJI IN DOKAPITALIZACIJI JAVNEGA PODJETJA SŽ (hitri postopek)

Vsebine predlogov nove zakonodaje bodo zaradi lažje berljivosti podane, v alinejah v katerih bodo izluščeni le najpomembnejši poudarki. Na tak način si boste gotovo ustvarili podobo tega, kar nas bi s tako zakonodajo lahko »doletelo«:

- predvideva se ustanovitev holdinga SŽ, d.o.o. (ne več d.d!) ki bi bil obvladujoča družba v lasti države Slovenije
- holding bi po tem zakonu moral usta-



noviti najmanj tri odvisne družbe. Te družbe bi bile: gospodarska družba (javna služba) za vzdrževanje in modernizacijo javne železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa, gospodarska družba (javna služba) za prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu in opravljanje storitev v mednarodnem potniškem prometu ter gospodarska družba (ni javna služba) za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem prometu.

- vse družbe bi bile organizirane kot d.o.o.
- holding SŽ ne more prenehati, prav tako ne prenehajo javne gospodarske službe,
- vse gospodarske družbe (tudi javne) se lahko privatizirajo
- v primeru privatizacije javnih služb mora imeti holding večino glasovalnih delnic (najmanj 51 odstotkov), za privatizacijo gospodarske družbe tovarnega prometa pa ni nobenih omejitev (lahko preide tudi v 100 odstotno last drugemu lastniku)
- Republika Slovenija naj bi prevzela dolgove SŽ
- za sofinanciranje programa reševanja presežnih delavcev (prerazporeditve), naj bi vlada namenila v obdobju treh let eno milijardo tolarjev, nekaj sredstev pa naj bi zagotovil tudi holding SŽ.

K predlogu tega zakona je bilo dodanih več gradiv in analiz. Med njimi je mogoče zaslediti predlog makro strukture holdinga SŽ, d.o.o, iz katerega bi izvzel samo dve »cvetki«. Prvič. Predlaga se, da bi lokomotive sodile med osnovna sredstva podjetja za tovarni promet, elektro in dizel motorni vlaki pa med osnovna sredstva podjetja za potniški promet (mimogrede, področje »Vleka« ni nikjer omenjeno). Absurd! In druga cvetka. Ocenjuje se, da je glede na trenutno število zaposlenih v sistemu 1276 presežnih delavcev.

Skupna ugotovitev sindikatov in sveta delavcev je, da je vse cilje mogoče doseči v sedanji obliki organiziranosti. Le dve stvari pa želite pripravljavce. V sedanji obliki organiziranosti ni mogoče izničiti sodelovanja delavcev pri upravljanju (v obliki organiziranosti z »d.o.o-ji« soupravljanja

ni!), prav tako posameznih delov podjetja ni mogoče prodajati. Očitno sta to edina cilja, zaradi katerih se dogajajo ti pretresi.

IZ PREDLOGA ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O ŽELEZNIŠKEM PROMETU

- Predlog tega zakona v bistvu uvaja spremembe že veljavnega Zakona o železniškem prometu, ki velja od novembra leta 1999
- Predlaga se, da se sedanja Direkcija za železniški promet preimenuje v Agencijo za železnice.
- Zakon predvideva ustanovitev posebnega urejevalnega organa, ki bi bil v bistvu pritožbeni organ na sklepe Agencije o dodelitvi prevozne poti, določanju uporabnine, izdaji licenc in varnostnih spričeval ...
- Agencija bi po tem predlogu sama sprejemala in potrjevala vozni red prevoznikov.
- Če so zahteve prebivalcev določenega območja večje od ponudbe prevoza, jih lahko zagotavlja tudi lokalna skupnost, pri čemer lahko vlada poleg »železnice« določi tudi drugačno obliko javnega prevoza. Ob tem daje ta predlog zakona možnost, da se lahko del javne železniške infrastrukture izroči v uporabo lokalni skupnosti za zadovoljevanje njenih potreb po javnem prevozu, predvsem v primerih, ko prevoznik teh noče ali ne more zagotoviti.
- Agencija bi po novem gospodarila – prevzela funkcijo upravljanja – z javno železniško infrastrukturo.
- Železniška postajna poslopja naj bi se izločila iz javne železniške infrastrukture in postala sredstva Agencije.
- Terminali za tovarni promet, za kombinirani promet, zemljišča in drugi objekti se izločijo iz lastnine SŽ in prenesejo v Agencijo, ki z njimi gospodari in postanejo njeni viri. Na podlagi prostega dostopa vseh uporabnikov je mogoče le – te s posebno pogodbo od Agencije najeti ali zakupiti.

- Kdor bi bil upravljalca vzdrževanja in modernizacije javne železniške infrastrukture in vodil železniški promet po njej, bi moral od Agencije pridobiti koncesijo.
- Agencija bi izdajala podzakonske predpise s področja varnosti železniškega prometa in drugih zakonov (Zakon o železnici, Zakon prevoznih pogodbah...)

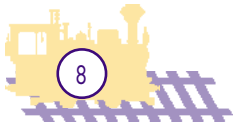
Kratka analiza predlaganih sprememb v tem zakonu nas pripelje do ugotovitve, da obstaja močan interes podjetje Slovenske železnice, d.d., popolnoma razlastiti, odvzeti mu pristojnosti priprave voznega reda in z zakonom omogočiti, da na stranskih progah ne bi bilo več treba zagotavljati železniškega prometa oziroma bi le – ta lahko prešel na cesto.

Evropske direktive, na katere se ob spremembah sklicujejo upravljavci (2001/12, 2001/13, 2001/14), določajo postopne in selektivne kriterije za dostop in/ali tranzit do slovenske železniške infrastrukture. Da temu cilju ta zakon ne sledi, je več kot absurdno. Slovenski pogajalci niso zahtevali nobenih prilagoditvenih rokov, kljub temu, da so s tem našega nacionalnega operaterja postavili v skrajno neugoden, če ne brezizhoden položaj. Poizkus razlastitve pa je celo v nasprotju z Belo knjigo iz leta 1992, ki je obvezala državo, da železnice deregulira na tak način, da bodo sposobne enakovredno konkurirati na transportnem trgu.

Odkar so bili sindikati na SŽ in svet delavcev seznanjeni s vsebino predlogov zakonov, je steklo veliko aktivnosti in prepričevanj na vseh ravneh, da take vsebine predlaganih zakonov ne gredo v proceduro. Svet delavcev je v tej zvezi pripravil kup pripomb predvsem na predlagane vsebine Zakona o spremembah zakona o železniškem prometu. Nekaj pozitivnih premikov se je resnici na ljubo že zgodilo, vendar je o kakršnih koli dokončnih (boljših) rešitvah predlaganih vsebin v teh zakonih še prezgodaj govoriti.

Zdenko LORBER





Aktualno

KAJ STORITI OB IZREDNEM DOGODKU? KAKO SE VODI POSTOPEK? KAKŠNE SO NAŠE PRAVICE IN OBVEZNOSTI?

Zadnji izredni dogodki, ki so se zgodili na primorski progi, še dodatno narekujejo potrebo, da se čim bolj seznanimo s postopki, pravicami in obveznostmi, ki jih je treba storiti oz. spoštovati, ko pride do nam neljubega izrednega dogodka.

Poleg primarnih pravilnikov in navodil (Prometni pravilnik, Signalni pravilnik...) ureja podrobno to področje Navodilo 79 za ravnanje ob izrednih dogodkih. Ob tem navodilu pa po registru veljavnih predpisov to področje pokrivajo še; KPDŽP, Navodilo za obveščanje o izrednih dogodkih in Navodilo za ravnanje pri odpravi posledic izrednih dogodkov iz leta 1988 ter Postopki pri izrednih dogodkih iz leta 1996.

V skladu s vsebino prej omenjenih predpisov je osebje vlečnih vozil dolžno o izrednih dogodkih (nesreče, nezgode, izredni dogodki na potnih prehodih in zunaj njih, motnje) obveščati predpostavljene oziroma pooblaščen delavce matične sekcije ustno, takoj po nastanku izrednega dogodka. Po končani službi mora osebje vlečnih vozil o izrednostih poročati še pisno v obrazec EV - 38 (Poročilo osebja vlečnih vozil o nepravilnostih med delom).

Delavec ne sme biti v pripravljalnem postopku zaslišan, če mu ni zagotovljen čas 24 ur, da si lahko pridobi zagovornika. Navedeno pa ne velja za ugotavljanje vsebnosti alkohola, mamil ali psihoaktivnih sredstev. **Delavec se v pripravljalnem in disciplinskem postopku ni dolžan zagovarjati**, na kar ga mora pristojni organ izrecno opozoriti.

Preiskavo lažjih izrednih dogodkov (prerez kretnic pri premiku, iztirjenje pri premiku, ipd), kjer ni povzročena škoda ali je na sredstvih povzročena manjša škoda, razišče šef postaje oz. postajni preiskovalec, v drugih organizacijskih enotah pa vodja enote oziroma preiskovalec te enote. Preiskavo hujših izrednih dogodkov opravi komisija (najmanj trije člani), ki morajo biti predstavniki zainteresiranih služb. Konkretno morajo Sekcije za vleko zagotoviti navzočnost strokovnega delavca vleke na mestu izrednega dogodka tudi v primerih lažjih izrednih dogodkov, še posebej, če to zahteva udeleženo osebje vlečnih vozil oziroma brez njihove zahteve, če se sumi, da je to osebje samo ali skupaj z delavci drugih služb povzročilo izredni dogodek.

Ob izrednem dogodku je strojevodja dolžan izročiti brzinomerni trak železniškemu organom, ki preiskujejo izredni dogodek (šef postaje, predsednik komisije), ali republiškemu prometnemu inšpektorju. Po Zakonu o kazenskem postopku je na zahtevo preiskovalnih organov (organi sodišča, organi notranjih zadev) strojevodja dolžan izročiti predmete, ki utegnejo biti dokaz v kazenskem postopku, kamor sodi tudi brzinomerni trak. Prevzem

traku mora kateri koli izmed prej navedenih organov strojevodji potrditi v obrazec EV-1 pod opombe, kjer mora berljivo napisati svojo funkcijo, ime in priimek in se podpisati. **V nasprotnem primeru strojevodja ni nikomur dolžan predati brzinomernega traku.**

Ob hujšem izrednem dogodku (smrtni primeri, težko poškodovane osebe, reševanje strojevodje z begom v hodnik vlečnega vozila) morajo Sekcije za vleko v interesu varnega železniškega prometa takoj zagotoviti zamenjavo osebja vlečnih vozil. Zamenjavo je treba zagotoviti tudi, kadar osebje vlečnih vozil izjavi, da ni več zmožno za nadaljevanje vožnje. Če se osebje, kljub hujšemu izrednemu dogodku, čuti zmožno za nadaljevanje vožnje, mora ob tem obvestiti predpostavljene oziroma pooblaščen delavce matične sekcije, hkrati pa zmožnost za nadaljevanje vožnje s podpisom potrditi v EV-1. Zamenjava osebja iz primera, navedenega v prvem in drugem stavku, se mora zagotoviti pred iztekom službe, pri čemer je sekcija dolžna zagotoviti vrnitev osebja najpozneje s strokovnim delavcem vleke. V navedenem primeru je osebje iz preventivnih razlogov izključeno iz prometa do konca izmene. Če pa delavec izjavi, da zaradi svojega fizičnega ali duševnega stanja ni sposoben opravljati nadaljnjega dela (naslednje izmene), sekcija za vleko pošlje delavca na izredni zdravniški pregled, nato pa ukrepa v skladu z ugotovitvami zdravnika. Kadar je strojevodja napoten ali odpeljan na odvoz krvi, mu mora sekcija za vleko zagotoviti prevoz v matično enoto. Če iz tehničnih razlogov to ni mogoče, je treba delavca, ki zahteva prevoz iz zdravstvenega doma v matično enoto, o tem obvestiti. Delavec si v tem primeru organizira lasten prevoz in ima pravico zahtevati povračilo vseh stroškov, ki jih je imel. Če ni prišlo do zamenjave osebja po izrednem dogodku, osebje vlečnih vozil opozori preiskovalne organe, da vlečno vozilo iz varnostnih razlogov ne sme biti nezasedeno in zato, npr. zaradi odvzema krvi, do zamenjave ne sme zapuščati vlečnega vozila.

In na koncu še obvestilo, ki smo ga objavili že v prejšnji številki, pa ni odveč, da ga tokrat zopet ponovimo.

Ob izrednih dogodkih, še posebej tistih s hujšimi razsežnostmi, **pokličite svojega sindikalnega zaupnika** (predsednika območnega odbora ali tistega, ki na ravni OO skrbi za varstvo pravic), ki bo poskrbel, da vam pravice pri takih dogodkih ne bodo kratene. Skrb, da bodo predstavniki sindikata ob hujšem izrednem dogodku obveščeni v čim krajšem roku, pa velja tudi službujočim **nadzornikom lokomotiv**, ki imajo telefonske številke prej omenjenih sindikalnih zaupnikov vedno pri roki.



Zanimivosti

VLAKI S HITROSTJO 300 km/h med Kölnom in Frankfurtom na Maini

Nemške železnice so pred novim uspehom v konkurenčnem boju na transportnem trgu potniškega prometa.

Nova proga za velike hitrosti, ki je bila letos dograjena med Kölnom in Frankfurtom, ima povezavo tudi z letališčem Köln/Bonn in povezavo z Wiesbadenom. Celotna dolžina nove proge je 219 kilometrov. Tiri niso položeni klasično v gramozno gredo. Cela trasa je betonski »trak«, tiri pa so tako rekoč neposredno pritrjeni na »trak«. Na trasi je trideset predorov in 18 mostov (viaduktov). Največji vzpon je 40 promil (ni napaka), najmanjši lok je premera 3350 metrov, največja dovoljena hitrost pa 300 km/h. Po načrtih bo vozilo pet vlakov na uro v vsako smer. Predvideni čas potovanja znaša 59 minut, med tem ko sedaj potovanje traja 133 minut. Vlak bo imel postanke vključno z začetno in končno postajo na 11 postajah. Stroški gradnje so znašali okroglih deset milijard nemških mark. Na progi so začeli opravljati izvajati



meritve in testiranja. Sočasno je bil v razvoju tudi vlak ICE tretje generacije, ki je na uradnih testiranjih dosegel hitrost 369,44 km/h in s tem pridobil uradno dovoljenje za hitrost 330 km/h. Vlak ima vgrajene

motorje na vsakem drugem podstavnem vozičku. Testiranja z vlakom ICE 3 se bodo na novi progi začela jeseni leta 2002. V redno obratovanje pa bo proga vključena v decembru leta 2002.

V spomin

MARTINU ZUPANČIČU

Ravno v času, ko smo hoteli skupaj z Martinom proslaviti njegov odhod v pokoj, nas je presenetila novica, da je zelo bolan. Upali smo, da bo Martin vzdržal kot je moral mnogokrat v življenju, toda tokrat je bila bolezen močnejša.

Rodil se je 24. avgusta 1948 v Celju. Leta 1966 se je zaposlil v vleki vlakov Celje. Po končanem šolanju in odsluženem vojaškem roku je leta 1980 opravil izpit za strojevodjo dizelskih vlečnih vozil. Zadnji dan letošnjega julija je bil njegov zadnji dan v službi. Moral bi oditi v zaslužen pokoj. Pa se mu ni uspelo posloviti. Devetnajstega septembra je zatisnil oči.

Martin je bil marljiv in pošten sodelavec. S svojim nasmehom in prijazno besedo je vnašal dobro voljo v kolektiv. Zanj ni bilo nikoli nič prehudo in rad je pomagal sodelavcem.

Ob žalostnih piskih lokomotiv in igranju železniške godbe na pihala smo Martina 22. septembra na radeškem pokopališču pospremili k zadnjem počitku.

Martin, hvala ti za vse, kar si storil za kolektiv in sodelavce. S hvaležnostjo se te bomo spominjali.

Peter Misja in sodelavci



Na obisku

AVSTRIJSKI STROJEVODJE SO NAS GOSTILI V GRADCU

Potem ko smo predstavnike avstrijskih strojevodij gostili na našem pikniku v Mariboru, so nam ti vrnilo povabilo in nas 29. septembra povabili na srečanje v Gradec. Skupaj z nami so bili na tem srečanju še predstavniki strojevodij iz Madžarske in Švice ter strojevodje z Dunaja in iz Beljaka.

Na začetku našega snidenja so nas povabili v kletne prostore njihove kurilnice, ki pa so kljub neatraktivni lokaciji ponujali veliko zanimivosti. V njih se namreč nahaja njihov klub ljubiteljev malih železnic, v katerem se strojevodje družijo, nekaj izmed njih pa je tudi aktivnih članov tega kluba. Tisto, kar so nam z velikim veseljem in ponosom pokazali, je njihova maketa miniaturne železnice, ki deluje zares fascinantno. Člani tega kluba so si pri izdelavi makete zadali cilj, da maketo železnice čim bolj približajo reliefnemu stanju proge, ki pelje čez pogorje Semering. Celo tako so se potrudili, da so na maketi prikazali drevesa, hiše, njive, viadukte, vodotoke, cestne in druge komunikacije v takšnem stanju, kot jih je mogoče videti v naravi. Ocenjujejo, da znaša vrednost materiala, ki so ga vložili v izdelavo omenjene makete, približno 1,3 milijona šilingov. Maketa sicer še ni v

celoti dokončana, omogoča pa že vožnje vlakcev, ki jih preko postavljalne mize uravnava postavljalac, spremljati pa jih je mogoče tudi preko monitorja, ker so vse kretniške zveze posnete s kamerami vgrajenimi v stropu prostora.

V nadaljevanju so nas avstrijski kolegi povabili na promocijsko vožnjo z njihovo električno lokomotivo Siemens - Taurus

ša lokomotiva 363 premore 2750kW moči. Največji vtis je na nas naredil pospešek te lokomotive, ki smo ga še posebej občutili tisti, ki smo v kabinah stali. Le-ta se lahko meri s pospeškom najhitrejših avtomobilov. Lokomotiva omogoča električno zaviranje srednje težkih tovornih vlakov do popolne zaustavitve. Zanimiv je podatek, da trije vlaki (lokomotive) ob zaviranju v padcih, v

sistem vrnejo tolikšno količino energije, ki zadošča za vleko enega vlaka ob vzponu. Lokomotive te vrste, ki naj bi jih ob koncu investicijskega projekta imeli kar štiristo, so v enosistemski ali dvosistemski izvedbi (15+25kV - »Madžarska«).

V nadaljevanju obiska smo si ogledali postavljalnico v stolpu osrednje postaje v Gradcu ter se v popoldanskih urah odpeljali na enega izmed tam številnih »pušišankov« (kmečkih turizmov), kjer smo se v prijetnem okolju družili s kolegi iz drugih držav.

Strojevodje iz Gradca, še posebej Roman Hebenstreit - idejni oče in koordinator izvedbe prve mednarodne konference strojevodij - so zelo potrudili, da je bilo naše srečanje uspešno.

Še en prispevek k dobrim odnosom z našimi sosedi.



(glej zadnjo stran Budnika), ki nas je s svojimi zmogljivostmi vse presenetila. Lokomotiva premore neverjetnih 6400 kilovatov moči, kar je celo več, kakor znaša moč lokomotive Ansaldo-Breda (5600kW), ki so jo Slovenske železnice preizkušale lani februarja. Za primerjavo, naša najmočnej-

Sindikalna druženja

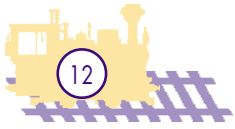
IZLET IN PIKNIK OO ZIDANI MOST

Kot vsako leto je tudi letos OO Zidani Most pripravil jesenski izlet s piknikom. Da so se piknika udeležili vsi člani OO, je bil organiziran 21. in 28. septembra 2001. Zbrali smo se v Laškem. Po okusni malici smo odšli do Pivovarne Laško. Ogledali

smo si izdelavo piva in linijo za polnjenje. Po ogledu smo pivo degustirali, nato pa smo se odpeljali na čudovito lokacijo ob ribniku Marof. Tukaj smo imeli piknik. Ob odlični hrani in pijači smo se lahko zabavali na več načinov. Igrali smo nogomet, od-

bojko, karte, nekateri pa so ulovili kar lepe »ribje komade«. Dan je vse prehitro minil. Mnenje vseh je bilo, da je bil izlet odlično organiziran. Naj bo tako tudi drugo leto!

Peter Misja



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:
Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

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

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

MNENJE

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

Malo za šalo, malo za res

Župnik najde ob cesti mrtvega osla in, ker ne ve, kaj bi z njim, se odpravi na policijsko postajo, da bi prijavil dogodek. Dva policajca se odpravita z njim na mesto, kjer leži osel, in zbodeta župnika: »Gospod župnik, kaj bomo osla pokopali z vsemi častmi?« Župnik pa jima ne ostane dolžan: »Svojce sem obvestil, zdaj pa naredite z njim, kar hočete!«

Pijanec sedi v gostilni in modruje: »Ali naj spijem še eno steklenico? Želodec pravi, da, glava pa ne. Glava je bolj pametna od želodca. Pametnejši popusti. Natakarkar, še eno flašo!«

Kirurg pripravnik si zadovoljno umiva roke. »Kako pa kaj operacija?« ga pobara starejši kolega. »Operacija?« Jaz sem pa mislil, da je obdukcija ... » prebledi novinec.

Zakaj se reče »Turški golaž«? Ker je bilo psu ime Sultan ...

Nekoliko razvajena gospa stopi v avtobus mestnega prometa. Vsi sedeži so zasedeni. Nesrečna pogleduje okrog sebe in nazadnje vpraša: »Ali ni nobenega gentlemana?« »Gentleman so že, samo prostora ni ...«

»Obtoženec, vsi dokazi govorijo proti vam. Ko so vas prijeli, ste imeli pri sebi pripravo za vlamljanje.«

»Potem me morate obsoditi tudi zaradi posilstva!« Kaj, tudi posiljevali ste?!« »Nisem, ampak pripravo nosim vedno s seboj.«

»Pomislite sosed, naš Darko je star komaj šest mesecev, pa že sedi!« »Ježešna, kaj je pa naredil?«

Plenice

Zakaj, blondinka otroku zamenja plenice šele po enem mesecu? Zato, ker na škatli piše: »Do 10 kg.«

