



# Budnik



ISSN 1408-7405

53

september/2004

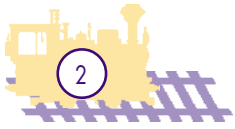
**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**

## V PRIČAKOVANJU VOLITEV!



**IZ TE ŠTEVILKE**





## Beseda predsednika

# PRED ODHODOM NA VOLIŠČE BI SE VELJALO ZAMISLITI!

Zadnje čase kar nekako životarimo v pričakovanju sprememb. Najbolj usodne spremembe, se zdi, so vezane na statusne in organizacijske spremembe na Slovenskih železnicah.

Kako nam na železnici v resnici kaže? Nekako zbegano, bi se temu lahko reklo. Uprava predvideva drastično zaostritev pri periodičnem preverjanju znanja, ob tem pa novih predpisov ni in ni. Uprava SŽ in Agencija si pošiljata zabavne dopise o tem, kdo je »zamočil«, da se ne premakne. Naj me vrag, če je to trenutek, ko bi si uprava lahko privoščila takšno zaostrovanje pri preverjanju znanja izvršilnih delavcev.

Informacije o klimatizaciji lokomotiv sicer kapljajo, velikega gibanja na lokomotivah pa ni, saj se vedno znova kje zatakne. Enkrat ni denarja ker je izguba, drugič ni potrjen letni finančni načrt, naslednjič vsi začudeni ugotovijo, da je na lokomotivah azbest in prav zanima me, kaj bo naslednje ??? No, to zatikanje je že kar neokusno,

pa naj se kot razlog navaja kar koli.

Socialno partnerstvo je šepajoče, saj pogovorov in dogovorov o odprtih temah ni. Od vlade še do danes nismo prejeli odgovora na naš dopis v zvezi z uskladitvijo bruto plač, ki izhaja iz socialnega sporazuma. Če je bilo izplačilo v septembru enkraten dogodek, bo nujen takojšen ukrep. Za nas (vleko) je še kar naprej aktualna delitev, saj uprava ni pripravljena razmišljati racionalno.

Očitno je vse posvečeno političnemu cilju (ideji), da vleka ne sme imeti nobenega vpliva na železnici.

Politične odločitve pa, kadar je šlo za strokovna vprašanja, nikoli niso bile ne modre in ne koristne, zato tu ne nameravamo popuščati. Kako daleč bo šla uprava pri izzivanju ostrejših oblik odgovora zaposlenih, je ta trenutek še neznan, vendar se ne morem otresti občutka, da mero nekako izgublja.

Zdaj, ko so pred nami volitve, imamo za

to, da si pomagamo, lepo priložnost. Pred odhodom na volišče bi se moral vsak železničar zamisliti in si priklicati v spomin, kakšen odnos do železnic so imeli posamezni politiki in politične opcije, katerim pripadajo. Primerjati je treba programe za naslednji mandat, predvsem pa slediti soočenju in tudi na ta način ugotovljati, kaj kdo obljublja in česa kdo ni uresničil. Odločitve je treba sprejemati na podlagi dejstev, ne praznih obljub. In v spomin si je treba priklicati prevaro v času referendumu, ki je bila storjena z antireklamo po zasebnih radijskih hišah, ko so bili v spotu uporabljeni naši slogani, poslušalce pa so pozivali, naj bodo proti. Dejstvo je, da je plačnik teh spotov še danes neznan.

Pričakovati, da se bo za nas zgodilo kaj pozitivnega brez našega angažiranja, je prazno. Zaradi tega velja biti aktiven sedaj, ko imamo priložnost.

Saj si vendar želimo, da bi nam »jutri« prinesel kaj dobrega!

Drago Torej

## DOPISI SSSLO UPRAVI SLOVENSkih ŽELEZNIC

### UPORABA UKV NAPRAV PRI OPRAVLJANJU PREMİKALNIH DEL

Že dalj časa se na območju Slovenskih železnic pri opravljanju premikalnih del uporabljajo tudi naprave UKV, in sicer na način, ki je v nasprotju s predpisi, ki urejajo varen, urejen in neoviran železniški promet.

Kje so vzroki za tako stanje, naj ugotovijo za to pristojni organi. Naše mnenje je, da se očitno to dogaja zaradi pomanjkanja izvajalcev na posameznih delovnih mestih premikalnega osebja.

To se dogaja ob vedenju vseh tistih, ki bi morali ukrepati, pa ne ukrepajo, in se, tako kot po navadi, vse konča pri osebju vlečnih vozil, ki prav dobro ve, da tak način dela ni

skladen s predpisi. Toda glede na vse pritiske, da se delo, ne glede na navedena dejstva, opravi, se pač delo na tak način opravlja.

Ko pa pride do izrednega dogodka, se vsa krivda zvali na osebje vlečnih vozil.

Zadnji tak primer se je zgodil 28. septembra 2003 na postaji Ljubljana, ko je strojevodja II iz Sekcije za vleko Ljubljana pričel premikalno vožnjo izza kretnice številka 112 proti tiru 6D na podlagi odredbe vlakovnega odpravnik CP-postavljalec, s katero mu je dal dovoljenje za začetek premikalne vožnje. Ta odredba je bila dana po naprave UKV, ki je v praksi običajen način dajanja signalnih znakov pri opravljanju premikalnega dela.

Da je bila odredba dana, ni nikakršnega dvoma, saj to dokazuje Zapisnik o repro-

dukaciji registrofonskega traku z dne 3. oktobra 2003, št. 1.0.3.1./26-71/03.

Ker pa je med premikalno vožnjo vlakovni odpravnik začel obračati kretnico št. 112, je prišlo do vožnje v razdvoju ter posledično do iztirjenja Dlok. 642-184 z zadnjim podstavnim vozičkom v smeri vožnje proti postaji Ljubljana - Šiška.

Iz zgoraj navedenega nedvoumno izhaja, da je prišlo do izrednega dogodka zaradi obračanja kretnice št. 112, na kar pa osebje vlečnih vozil nima nikakršnega vpliva. Toda, tako kot smo že navedli, pa se je vsa krivda zvalila na strojevodjo II, ker naj bi kršil 183. točko VII. poglavja Navodila za premik, čeprav je opravljal svoje delo na način, ki je na tej postaji običajen in kjer se dovoljenje za opravljanje premikalnega dela daje po napravi UKV.



Zaradi te očitane kršitve mu je bila izrečena disciplinska sankcija denarne kazni v višini 10 odstotkov od njegove bruto plače za čas treh mesecev, poleg tega pa je bila podana tudi prijava sodniku za prekrške, kjer je bil dodatno denarno kaznovan v višini okrog 80.000 tolarjev.

Da se mu je s tem zgodila krivica, ni nikakršnega dvoma, zato predlagamo:

1. Da se ugotovi odgovornost vseh tistih, ki spodbujajo delo na način, ki ni skladen s predpisi.
2. Da se za obdobje, dokler se, s spremembami in dopolnitvami predpisov, formalno ne uveljavi običajen način dela pri opravljanju premikalnega dela z uporabo naprave UKV, vse organizacijske enote, ki na tak ali drugačen način sodelujejo pri opravljanju premikalnih del, nedvoumno in jasno pouči, da naprava UKV, v skladu s predpisi, ki urejajo varen, urejen in neoviran železniški promet, ni sredstvo za dajanje signalnih znakov, na podlagi katerih bi se lahko opravljala premikalna dela, in da so dolžne zagotoviti predpisan način dajanja signalnih znakov.
3. Da se opravi revizija ugotavljanja disciplinske odgovornosti strojevodje II, ki je bil udeležen v izrednem dogodku, ki se je zgodil 28. septembra 2003 na postaji Ljubljana.

Poslano v vednost Inšpektoratu RS za promet.

## OGROŽANJE VARNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PROMETA NA POSTAJI JESENICE

Na južnem delu postaje Jesenice se nahaja službeni prehod, ki ga občani redno in množično uporabljajo za prehod iz središča Jesenic v nov nakupovalni center Spar. Ker se omenjeni službeni prehod nahaja na območju, na katerem se redno opravlja premikalno delo, preti velika nevarnost, da bo vlak na tem delu koga povozil.

Zato vas v zvezi s tem pozivamo, da ukrenete vse potrebno, da se bo službeni prehod na južnem delu postaje Jesenice

uporabljal samo za namene, za katere je predviden.

## MERITEV VSEBNOSTI AZBESTA NA VLEČNIH VOZILIH

○ tem, da smo soočeni z vsebnostjo azbesta na posameznih vlečnih vozilih, ni nobenega dvoma, še manj pa o tem, da pomeni izpostavljenost azbestu veliko tveganje za zdravje vseh tistih, ki na kakršen koli način pridejo z njim v stik.

Zato, izhajajoč iz zgoraj navedenega, in na podlagi 24. člena Pravilnika o varovanju delavcev pred tveganji zaradi izpostavljenosti azbestu pri delu (Ur.l.RS št. 33/01), zahtevamo, da zagotovite meritve koncentracije azbestnih vlaken v zraku na vseh vlečnih vozilih:

- po vsakem generalnem popravilu vlečnega vozila oziroma pred vsako uporabo vlečnega,
- ob uvedbi vsake tehnične spremembe na sklopih, ki vsebujejo azbest,
- najmanj na vsake 3 mesece.

Ob tem, na podlagi 29. člena citiranega pravilnika, pričakujemo, da boste nas, kot tudi vse zaposlene, tekoče, jasno in lahko razumljivo obveščali o:

- morebitnem tveganju za zdravje zaradi izpostavljenosti azbestnemu prahu ali prahu materialov, ki vsebujejo azbest, vključno s tveganjem zaradi uporabe tobačnih izdelkov,
- ukrepih, ki so namenjeni zmanjševanju in preprečevanju izpostavljenosti azbestnemu prahu in prahu materialov, ki vsebujejo azbest,
- higienskih ukrepov,
- uporabi in nošenju delovne ali varovalne obleke in osebne varovalne opreme,
- in, kar je najbolj pomembno, o mejnih vrednostih in načinu nadzora zraka.

## OSKRBA SLUŽBENIH MEST S PITNO VODO

Vemo, da redna oskrba zaposlenih s pitno vodo dviguje njihovo duševno in teles-

no zmožnost za opravljanje del. Ker je delo večine zaposlenih na Slovenskih železnicah povezano z varnostjo železniškega prometa in ker smo že priča, da se posamezna službena mesta že redno oskrbujejo s pitno vodo, predlagamo, da to zagotovite tudi na naslednjih službenih mestih:

Sekcija za vleko Ljubljana, DE Ljubljana, Vilharjeva 2, Ljubljana

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- upravna stavba

Sekcija za vleko Ljubljana, DE Novo mesto, Kolodvorska 9, Novo mesto

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- kontejner osebja vlečnih vozil na postaji Ljubljana

Sekcija za vleko Ljubljana, DE Zidani most, Obrežje 3a, Zidani Most

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- kontejner nadzornika lokomotiv na postaji Dobova

Sekcija za vleko Ljubljana, DE Jesenice, Kurilniška 10, Jesenice

- tako imenovani Sivi dom
- Sekcija za vleko Maribor, DE Maribor, Kurilniška 6, Maribor

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- soba osebja vlečnih vozil v Murski Soboti

Sekcija za vleko Maribor, DE Celje, Cinkarniška pot 4, Celje

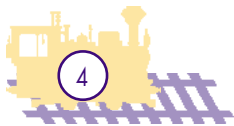
- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv v Rogatcu

Sekcija za vleko Divača, DE Divača, Ul. Ludvika Požrlja 16, Divača

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv
- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv v Sežani

Sekcija za vleko Divača, DE Nova Gorica,

- soba osebja vlečnih vozil pri nadzorniku lokomotiv



## DOPIS SINDIKATOM NA SŽ

### SPREMEMBE IN DOPOLNITVE KPDŽP

Izhajajoč iz:

- Dogovora o politiki plač v zasebnem sektorju v obdobju 2004-2005 (Uradni list RS št. 55/04)
  - Zakona o izvajanju dogovora o politiki plač v zasebnem sektorju v obdobju 2004-2005 (Uradni list RS št. 70/04)
- ter na podlagi 7. in 8. člena KPDŽP zahtevamo spremembe in dopolnitve tarifne priloge h KPDŽP v delu, ki opredeljuje usklajevanje plač za leto 2004.

4. člen Dogovora o politiki plač določa, da se znesek usklajevanja bruto plač določi

s Kolektivno pogodbo dejavnosti, ob tem pa določa tudi način izračuna.

2. člen Zakona o izvajanju dogovora o politiki plač pa določa, da se plače zaposlenih usklajujejo v nominalno enakih zneskih.

Če izhajamo iz 4. člena Dogovora o politiki plač in iz formule  $Zuskl = Ppop \times Kuskl - Ppop$ , se morajo bruto plače zaposlenih z avgustom 2004 povečati za 8.982,49 tolarjev ( $280.703 \times 1.032 - 280.703 = 8.982,49$  SIT).

Če zahteve po spremembah in dopolnitvah tarifne priloge KPDŽP ne podamo in zahtev ne izpogajamo, se bodo na podlagi 5. člena Dogovora o politiki plač bruto plače zaposlenih z avgustom 2004 povečale le za 5.000,00 tolarjev bruto.

V zvezi z navedenim predlagamo, da se do predloga čim prej opredelite, predsedniku SSŽ pa predlagamo, da čim prej skliče vse predsednike sindikatov zaradi vložitve sprememb in dopolnitev tarifne priloge h KPDŽP.

**Pripis:** Čeprav je na podlagi tega dopisa prišlo do pogajanj in tudi izplačila omenjene uskladiitve, pa je nadaljnja usoda izplačila tega zneska negotova. Treba je namreč vedeti, da se vlada RS v vlogi lastnika ni opredelila do tega izplačila – čeprav bi se morala. Posledično to daje pod vprašaj izplačilo te uskladiitve (VP - E1) v prihodnjih mesecih.

## TRETJI ŽELEZNIŠKI PAKET (II.)

### Osnutek besedila Direktive za certificiranje osebja na vlakih (KOM(2004)142)

V prejšnji številki smo podrobno predstavili stališča ETF do spremembe direktive o liberalizaciji mednarodnega potniškega prometa, v tej številki pa posredujemo stališča ETF do direktive certificiranja osebja na vlakih.

ETF pozdravlja predlog EU-direktive za certificiranje železničarskega osebja. S predlogom za osnutek direktive je Evropska komisija priznala že dolgo časa obstoječo zahtevo evropskih sindikatov po definiciji kvalifikacijskih norm in tako zagotovila varnost in s tem preprečila možnost socialnega dampinga.

Evropski socialni partnerji iz železniške panoge so že zgodaj spoznali, da bi liberalizacija železničarskega sistema brez socialne zakonodaje povzročila socialni vakuum in naredila prostor socialnemu dampingu. Zaradi tega je v okviru dogovorov o evropskem prometnem izpitu za strojevodje prišlo do iniciative in pogajanj tudi o delovnih razmerah za drugo vlakovno osebje v okviru mednarodnega prometa.

ETF pozdravlja dejstvo, da je Evropska komisija sprejela veliko določb iz dogovora socialnih partnerjev in njihove predloge. Ob tem pa podajamo informacijo, da se niso upoštevale vse odločbe, in zato pozivamo zakonodajalca, da vključi tudi te. To se še posebej nanaša na letno dopolnilno/dodatno izobraževanje.

S predlogom direktive namerava komisija med drugim pospeševati mobilnost strojevodij. Za tem se skriva posledično ločevanje med podjetji in izobraževalnimi ustanovami. Vztrajamo pri tem, da so železničarska podjetja načeloma odgovorna za izobraževanje, dopolnilno izobraževanje in redno obnavljanje znanja. Torej se v nobenem primeru financiranje izobraževanja, dopolnilnega izobraževanja ali obnavljanja znanja ne sme prenašati na zaposlene.

V nadaljevanju podana stališča izhajajo iz prve analize predloga evropske komisije. ETF bo svoje analize nadaljevala.

### Območje veljavnosti direktive

ETF se strinja, da naj bi prihodnje certificiranje strojevodij veljalo za vse strojevodje

v nacionalnem in mednarodnem prometu. Glede na drugo osebje smo načeloma za certificiranje železničarskega osebja s funkcijami, ki so varnostno pomembne. Toda v osnutku direktive ni bilo dovolj jasno opredeljeno kdo izmed osebja mora biti zajet v omenjeno direktivo.

Opredelitev mora nedvoumno vsebovati naslednje: celotno osebje vlaka z varnostno relevantnimi funkcijami na vlakih in zunaj njega v običajnem in oteženem delovanju.

### Razredi strojevodij

Komisija predlaga tri razrede: (A) vodje ranžirnih lokomotiv in gradbenih vlakov, (B) potniški promet, (C) tovorni promet. Razdelitev strojevodij na tiste, ki prevažajo osebe, in tiste, ki prevažajo blago, ne odraža realne podobe tega poklica. Praktično ni razlike v poklicnem izobraževanju strojevodij. Lokomotive za potniški in tovorni promet so enake. Zavarne zahteve so za potniški in tovorni promet enake. Zato pozivamo, da se navedena razreda (B) in (C) združita v razred (B) »univerzalni strojevodja«.



Glede na razred (A) predlagamo, da se definicija za »gradbene vlake« bolj natančno opredeli, da bi izključili uporabo na progah. Gre namreč za voznike »gradbenih strojev«, ki delajo na zaprtih progah. Za vožnjo na odprti progi je treba imeti vozniški izpit razreda (B), kot je predlagala ETF.

### Struktura vozniškega izpita

Evropska komisija predlaga certificiranje strojevodij v dveh delih:

- 1) vozniški izpit, ki ga bo izdal ustrezen urad, in katerega lastnik je strojevodja. Izdaja vozniškega izpita se lahko delegira le pod določenimi pogoji na železničarsko podjetje. Ta vozniški izpit bodo priznale vse članice EU;
- 2) usklajeno dodatno potrdilo, ki ga bo izdalo podjetje, ki bo tudi lastnik imenovanega potrdila.

Načeloma se strinjamo s predlagano strukturo. Na podlagi dogovora med združenjem železniških uprav (CER) in ETF evropski vozniški izpit za strojevodje temelji na principu, da ima vsak strojevodja nacionalni vozniški izpit in da gre pri evropskem vozniškem izpitu za dodatek, ki potrjuje potrebne sposobnosti, spretnosti za vodenje vlakov po prometnih poteh drugih članic.

S to obrazložitvijo se je povzročila neke vrste zmedenost/nerazumevanje, saj je bil predlog Komisije glede vozniškega izpita, ki so ga sprejele vse članice, razumljen kot evropski vozniški izpit. Če bi prevzeli strukturo, ki jo je predlagala komisija, bi bilo treba podrobno opredeliti terminologijo, saj bi le tako preprečili nerazumevanje in zmedenost glede potrdila o sposobnostih v okviru različnih delov.

Vozniški izpit naj bi potrdil naslednje sposobnosti:

- osnovna izobrazba
- splošne poklicne sposobnosti
- delovni in varnostni predpisi države, v kateri bo vozniški izpit izstavljen
- dodatno pridobljeno znanje o delovnih in varnostnih predpisih drugih držav
- začetno fizično in psihično primernost

Razred strojevodje je treba označiti na vozniškem izpitu, in ne na usklajenem dodatnem potrdilu.

Usklajeno dodatno potrdilo pa bi potrjevalo naslednje sposobnosti:

- posebno šolanje za varnostne in upravljalske sisteme podjetja
- poznavanje prog
- poznavanje razsipnega tovora
- redni medicinski in psihološki pregledi
- jezikovno znanje

- poznavanje infrastrukture neke druge države

Komisija je v svojem osnutku zanemarila predlog strojevodske licence v obliki čip karte. ETF bi uvedbo take čip-karte pozdravila in spodbuja njeno uvedbo že v predloženem osnutku ukrepov.

### Minimalna starost

Minimalna starost naj bi znašala 21 in ne 20 let, kot je zapisano v osnutku direktive. Obstaja namreč vrsta članic z določeno minimalno starostjo 21 let (na primer Avstrija, Danska, Nizozemska, Nemčija, Norveška). Načeloma smo proti zniževanju minimalne starosti.

Sprejemamo predlog, da se lahko članice odločijo za minimalno starost 18 let na njihovem področju, če že zdaj predpisujejo to starost in želijo ta predpis ohraniti.

### Poklicna izkušnja

Mednarodni promet, to pomeni vožnjo v različnih prometnih omrežjih, zahteva dodatno znanje in postavlja strojevodjem dodatne zahteve. Zato se nam zdi pomembno, da imajo kandidati, ki želijo voziti v mednarodnem prometu, vsaj triletno izkušnjo kot strojevodja (B) na domačem področju.

### Dodelitev vozniškega dovoljenja

Evropski socialni partnerji so se uskladili glede tega, da je treba evropsko strojevodsko licenco obnavljati vsake tri leta. Zato zahtevamo obnovitev licence v skladu z direktivo vsako tretje leto, in ne vsako peto.

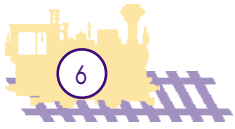
### Redno preverjanje

Zdravstvena kontrola, člen 14a: v skladu s politiko zdravstvene preventive in preprečevanja socialnih usod zahtevamo zavezujoče letne zdravstvene preglede.

Poznavanje proge, člen 14b: strinjamo se s tem, da pristojni uradi določijo redno kontrolo poznavanja proge. Direktiva pa naj bi določila najdaljši možni časovni okvir. Poznavanje proge bi bilo treba obnoviti/ponovno pridobiti, če strojevodja 12 mesecev ne bi peljal po progi.



EU je pripravila predlog Direktive za certificiranje strojevodij



Socialni partnerji so se v dogovoru o evropskih strojevodskih vozniških izpitih dogovorili o letnem dopolnilnem izobraževanju k temeljnim sposobnostim. To se nanaša v praksi v prvi vrsti na obnovitev znanja o prometnih predpisih in varnostnih postopkih. Obžalujemo, da Evropska komisija tega vidika ni vključila, in jo zato pozivamo, da v okvir direktive vključi obvezno letno dopolnilno izobraževanje.

### **Prenehanje delovnega razmerja**

Strojvodja mora ob prenehanju delovnega razmerja prejeti kopijo usklajenega dodatnega potrdila in imeti dostop do vnesenih podatkov.

### **Sprememba in odvzem**

Odklanjamo obvezo, s katero bi moral strojvodja obveščati pristojni urad o svojem zdravstvenem stanju, kar bi lahko vplivalo na odločitev o primernosti za opravljanje poklica strojvodje. Strojvodja ne more soditi o svoji zdravstveni primernosti. To pristojnost ima akreditirani zdravnik. Slednji lahko presoja o sposobnosti opravljanja poklica in mora o tem seznaniti podjetje, člen 15(1).

Upravljalca infrastrukture bi imel pravico strojvodji odvzeti vozniški izpit le, če bi bila ogrožena varnost. Le upravljalca infrastrukture je namreč v neposrednem stiku s strojvodjo, in lahko presodi, ali bi nadaljevanje vožnje pomenilo ogrožanje varnosti. Odvzem je lahko le časovno ome-

jen, in ga mora preveriti pristojni urad oz. železniško podjetje.

### **Naloge pristojnih uradov – preverjanje poznavanja razsipnega materiala in infrastrukture s strani podjetja člen 17(7)**

Po našem razumevanju mora poznavanje infrastrukture, to pomeni poznavanje za infrastrukturo veljavnih prometnih predpisov, signale, varnostne zahteve itd. preveriti akreditirani izpraševalec. Akreditacijo podeli varnostni urad vsake države. To v 17. členu osnutka direktive ni jasno predstavljeno.

Sedmi odstavek naj bi se nanašal na razsipni material in na poznavanje proge. Poznavanje proge naj bi bilo validirano s strani podjetja, ne pa preverjeno.

### **Določbe, ki veljajo za druge zaposlene**

Osnutek direktive predlaga, da izobraževanje, temeljno znanje in poklicno kvalifikacijo drugih zaposlenih opredelijo ali ustrezni TSI-ji (Agencija za zagotavljanje tehničnih standardov infrastrukture) ali Agencija za železniški promet. ETF bi pozdravila, če bi bili ti elementi vključeni v predlogo, in bo na to temo oblikovala svoj predlog.

### **Državne kontrole**

Varnostni urad naj prenese preverjanje dokumentov od strojvodij vlaka na upravljalca infrastrukture.

### **Sprememba dodatkov**

Če se bodo spreminjali dodatki k direktivi, je socialne partnerje treba vključiti v delo odborov.

Preverjanje fizične primernosti; Dodatek III, točka 3.2

Ne le ob delovnih nezgodah, temveč tudi ob nesrečah, v katerih se poškodujejo osebe, (ne velja v vseh članicah kot delovna nezgoda) je treba opraviti zdravstveni in psihološki pregled. Poleg tega je treba urediti to, da je strojvodja po nesreči, v kateri so se poškodovale osebe, deležen ustreznega psihiatričnega zdravljenja oziroma svetovanja.

### **Poznavanje jezika; Dodatek III. 5 v povezavi s členom 9**

Zahteve glede znanja jezikov je treba bolj podrobno določiti. V smislu višje varnosti je potrebno pisno in ustno obvladati jezik dotičnega upravljalca infrastrukture. Potrebno se nam zdi letno dopolnilno izobraževanje.

### **Izobraževalne metode; Dodatek IV, točka 2**

Natančno je treba predpisati, da mora pridobitev poznavanja proge zajemati najmanj tri aktivne dnevne poskusne vožnje strojvodje in tri poskusne vožnje ponoči.

Povzetek pripravil  
Drago Torej

## **Kaj pred volitvami obljublja politične stranke v zvezi s prihodnjo ureditvijo železniškega prometa**

# **OD PODPORE RAZVOJU ŽELEZNIC DO NASPROTOVANJA GRADNJI DRUGEGA TIRA**

Državnozborske volitve so pred nami. Od njihovega izida bo odvisno, katere politične stranke bodo dobile mandat, da sestavijo novo vlado, in kateri posamezniki bodo predstavniki ljudstva v najvišjem zakonodajnem organu države. Zaradi tega so seveda volitve pomembne in bodo neposredno vplivale na odnos države do širših vprašanj naše prometne panoge.

V Budniku nimamo namena in se tudi ne bomo šli kakršnega koli predvolilnega agitiranja, temveč bomo le predstavili programe političnih strank, če se ti dotikajo vprašanj razvoja železniškega prometa in železniške infrastrukture. Zato ne bomo spodaj zapisanemu dodajali vrednostnih sodb, temveč bomo to prepustili vsem vam, ki to berete. Vse spodaj zapisano lahko vsak preveri na spletnih straneh političnih strank.



Naš namen je, da na enem mestu predstavimo povzetek tega, kaj imajo o prihodnjem položaju železniške prometne panoge povedati največje politične stranke, tako da se boste lahko tisti volilci, ki boste zaupanje političnim strankam delili tudi na podlagi njihovega odnosa do naših vprašanj, kakovostno odločali.

## **SDS (Slovenska demokratska stranka)**

### **USPOSOBITI NACIONALNEGA OPERATERJA ZA KONKURENČEN NASTOP NA TRGU**

Slovenska demokratska stranka ima v svojem programu posebej podano oceno trenutnega stanja, v drugem sestavku pa je opredeljen program te stranke v zvezi s prihodnjo prometno politiko in posebej umestitvijo železniškega prometa v njej.

V oceni stanja stranka ugotavlja, da se leta 1995 sprejeti Nacionalni program gradnje železniške infrastrukture uresničuje v minimalnem obsegu, da je bil projekt graditve drugega tira v tem programu najprej obljubljen med letoma 1998 in 2000, nato med letoma 2001 do 2004, zdaj se govori o letu 2012. Zgrajena je bila povezava proti Madžarski, ki pa po mnenju nekaterih v stranki ni bila zgrajena na ekonomičen način, sporne so tudi nekatere tehnološke in tehnične rešitve (vgrajene so nepreizkušene signalno-varnostne naprave). Po njihovem je regijski vidik gradnje železniške infrastrukture zapostavljen. Železniški vozni park se počasi posodablja, vendar so potniške garniture še vedno stare v povprečju okrog 20 let. Železniški potniški promet ni vpet v celotno ponudbo javnega potniškega prometa, ker Ministrstvo za promet nima koncepta ureditve javnega prometa in usklajenih vozniških redov. Ravno tako, v zvezi z javnim potniškim železniškim prometom, ni razrešeno dolgoročno sistemsko financiranje, ki bi uporabnikom zagotavljalo cenovno sprejemljiv železniški prevoz, samemu potniškemu železniškemu prometu pa ustrezen razvoj.

V tovornem prometu šepa razvoj interoperabilnosti, vlečni in vozni park je starostno in strukturno neustrezen s slabo izkoriščenostjo in visokimi stroški vzdrževanja, potovalne hitrosti vlakov so nizke, implementacija železniške zakonodaje je neustrezna, razmerja med Agencijo za železniški promet in Holdingom Slovenske železnice so nejasna, zato prihaja do odkritih sporov, ki predvsem škodijo SŽ.

V programu pa ta stranka obljublja: pripravo uravnotežene prometne politike, temelječe na programskih izhodiščih Evropske Bele knjige, prizadevanje, da oba strateška evropska prometna koridorja, ki potekata skozi Slovenijo in tvorita slovenski prometni križ, ponovno dobita ustrezno mesto in denarna sredstva za posodobitev,

noveliranje Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture in skrb za dosledno izvajanje investicij, zaščito javnega interesa na področju železniškega prometa in zagotovitev pogojev za razvoj železniškega prometa, sklenitev sporazumov o vzajemni povezanosti železniških sistemov (interoperabilnosti), zmanjševanje števila nivojskih križanj in pospešitev gradnje izvennivojskih

križanj, zgraditev drugega tira med Divačo in Koprom, dvig kakovosti storitev, namenjenih uporabnikom potniškega prometa (dodatne ponudbe sedežnih zmogljivosti, prilagajanje voznega reda potrebam potnikov, internetna prodaja vozovnic, uvedba enotnih avtobusno-železniških-pomorskih vozovnic idr.), zagotovitev dolgoročnega sistemkega financiranja javnega potniškega železniškega prometa, ki bo uporabnikom zagotavljal cenovno sprejemljiv železniški prevoz, samemu potniškemu železniškemu prometu pa ustrezen razvoj, usposobitev domačega železniškega prevoznika, da bo lahko konkurenčno nastopal na trgu z vzpostavitvijo njegove zdrave finančne strukture, na podlagi temeljite analize organiziranosti železnic v EU in analizo težav s katerimi se železnice srečujejo v obdobju po statusnih spremembah in zaradi katerih ugotavljajo, da ima dezintegracija železniških sistemov več negativnih kot pozitivnih posledic, zagotoviti enovitost Slovenskih železnic ter s tem vzpostaviti pogoje za zagotavljanje javnega interesa, kakovostnih železniških storitev ter s tem povezano varnost in urejenost železniškega prometa, omejiti privatizacijo predvsem tistih delov železniškega transporta, ki danes ustvarjajo dobiček ter s tem zaščititi javni interes ter preprečiti njene negativne posledice, ki lahko vplivajo na varnost in urejenost železniškega prometa, reorganizacijo Agencije za železniški promet v smislu njene racionalnosti in učinkovite ureditve razmerij do lastnika in pooblaščenega upravljalca v skladu s spremenjeno zakonodajo.

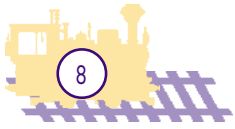
Skupaj v programu 53 vrstic o železnici.

## **LDS (Liberalna demokracija Slovenije)**

### **ZA PRESTRUKTURIRANJE IN SANACIJO ŽELEZNIŠKEGA PODJETJA, SAJ MORAMO TUDI NA TEM PODROČJU SLEDITI EVROPSKIM IZKUŠNJAM**

Celoten prometni program stranka imenuje Za novo prometno politiko. Za učinkovito reševanje širših vprašanj prometa in uresničevanje zastavljenih ciljev bo stranka ustanovila Svet za promet, ki bo ob predstavnikih državnih institucij vključeval tudi zastopnike prometne stroke, gospodarstva in civilne družbe. Stranka daje velik pomen javnemu potniškemu prometu, za kar bo sprejela poseben zakon, ki bo zagotovil povezanost izvajalcev storitev javnega potniškega prometa ob povezanosti različnih virov njihovega financiranja. Novoustanovljena javna agencija za javni potniški promet pa bo po njihovem zagotavljala učinkovit sistem upravljanja in nadzora javnega potniškega prometa v RS. Z opredelitvijo regionalnih središč moramo razmejiti pristojnosti, pogoje in kriterije za zagotavljanje mobilnosti prebivalstva med državo in lokalnimi oblastmi. Stranka se zavzema za sistem enotnih vozovnic med podsistemi javnega potniškega prometa.

V svojem prometnem programu stranka obljublja več projektov. Med projekti, ki jih bo stranka uresničevala, med železniškimi projekti obljubo, da bodo začeli gradnjo drugega tira proge Koper-Divača in obljubo o posodobitvi proge Ljubljana-Budimpešta. Zavzemali se bodo za izvedbo prestrukturiranja in sanacije



železniškega podjetja, saj moramo po njihovem, tudi na tem področju slediti evropskim izkušnjam.

Skupaj v programu 16 vrstic o železnici.

## NSI (Nova Slovenija)

### **PRIČAKUJEJO PODPORO ZAPOSLENIH NA ŽELEZNICI PRI UVAJANJU FLEKSIBILNEGA DELOVNEGA ČASA**

Z analizo sedanje prometne politike bodo opredelili naše prednosti v primerjavi s konkurenco. Na podlagi tega bodo sprejeli ustrezno prometno politiko, ki mora zajemati gospodarske in politične vidike domačega in mednarodnega transporta. Le ta mora zagotoviti gospodarske in finančne pogoje za financiranje in razvoj, za ohranjanje in ustrezno trženje prometne infrastrukture zato, da bomo ustvarili pogoje za dinamično prilagajanje naše konkurenčnosti pred drugimi državami. Posebej skrbno bodo zahtevali jasno opredelitev projektov, namenjenih dnevni migraciji, in z njimi povezane logistike transporta. Trdijo, da je pomemben prispevek h konkurenčnosti tudi kakovosten javni prevoz.

Železnica kot najcenejši transportni sistem mora spet postati bistveni del javnega transporta. Zavzeli se bodo za enotno vozovnico vlak-avtobus. Pričakujejo polno podporo železniških delavcev pri modernizaciji, večanju prevozov in dinamičnem prilagajanju vozniških redov zaradi gostejšega prometa. Tovorni promet bodo jasneje opredelili kot tržno dejavnost. Podpirali bodo koncept tovornih kompozicij za določene transporte po principu plačila uporabe železniške infrastrukture. Zato bodo s primerjalno ugodnejšo ceno uporabe železnice nasproti cestnini zagotavljali prenos transporta s cest na železnico. Pričakujejo popolno podporo zaposlenih na železnici pri uvajanju fleksibilnega delovnega časa, podobno kot v Evropi.



*Koliko »svetlobe« železnici obljubljaajo politične stranke*

Da se čim prej zagotovi primerna konkurenčnost tudi v železniškem prometu, bodo najprej pripravili vse potrebno, da se zgradi drugi tir proti Kopru. Izhajajo s stališča, da je medcelinski promet za dinamično gospodarstvo Slovenije pomemben, zato je treba Luki Koper zagotoviti ustrezno infrastrukturo, in to tako, da bo njena ekonomska moč v sedanjem prostoru še večja. Podpirali bodo sistematično vključevanje v projekte petega evropskega koridorja, tako da bo naš slovenski del smotrno vključen v nadaljevanje povezav Zagreb-Benetke. Zaradi povečanega interesa naših komunikacij pa bomo prav tako podpirali pospeševanje vertikalnih komunikacij s 160 km/h povezavo do Beljaka in Šentilja. Na ta način bodo tudi železnice povečali konkurenčnost v celotnem prostoru. V vseh mestnih središčih, kjer je to že mogoče, bodo uvajali prehod na primestni promet, tako z železnico kot s kombinacijo železnica-avtobus. Zaradi oživitve železniškega prometa bodo poskrbeli za tekoče in kakovostno vlaganje v infrastrukturo. Zagotovili bodo ustrezno strokovno podporo logistiki pri prestopu železniškega tira v skladiščne prostore. S posebnimi projekti bodo zagotovili kakovostno obnovo obstoječe infrastrukture in ne-posredno kontrolo dogajanja prometa na vseh linijah. Poseben program za zavarovanje železniških prehodov bo namenjen temu, da v dveh letih zagotovimo kakovostno varnost pri vseh prehodih čez železniške tise.

Skupaj v programu 30 vrstic o železnici.

## SLS (Slovenska ljudska stranka)

### **NADALJEVATI PROCES PREOBLIKOVANJA, KI SO GA ZAČRTALI MINISTRI TE STRANKE**

V tej stranki so poudarili nekatere projekte, ki so po njihovem projektu nacionalnega pomena. Projekt, povezan z našo panogo imenujejo projekt povezave Ljubljane in okolice s hitro železnico.

Zaradi čedalje večje obremenjenosti naših prometnih povezav, posebej še v cestnem prometu, si bodo prizadevali za izvedbo projekta povezave Ljubljane in okolice s hitro železnico. Železnica ponuja izjemno veliko prednosti v primerjavi s cestnim prometom (cenovna ugodnost, ekološka prijaznost, varnost).

Povezati želijo predvsem kraje, kot so na primer: Litija, Grosuplje, Vrhnika, Logatec, Škofja Loka, Kranj, Kamnik, Domžale, Kočevje, Ribnica,... Tovrstni projekt bi pomenil sprostitev intelektualnega, administrativnega in prostorskega potenciala v širši ljubljanski regiji kot priprava za potencialni prevzem sedežev nekaterih ustanov EU. Projekt razumemo tudi kot ukrep decentralizacije, saj bo olajšal mobilnost prebivalcev. Zavedati se moramo, da sedanji dnevni migracijski tokovi potekajo skoraj izključno v smeri okolica-mesto. Hitra železnica bo omogočila priložnost uravnoteženju teh tokov ter pomenila izziv in pozitivno konkurenco za manjše kraje, da s povečano mobilnostjo delovne sile pritegnejo strokovno usposobljen kader in si s tem zagotovijo možnosti za razvoj. Projekt pomeni nov gospodarski cikel za nekatere gospodarske panoge, na primer gradbeništvo.







Pozitivni učinki pa se bodo odrazili tudi na ceni stanovanj v prestolnici. Prepričani smo, da se bo zaradi mobilnosti aktivnega prebivalstva zmanjšalo povpraševanje po stanovanjih v prestolnici, kar bo posledično pomenilo padec cen nepremičnin.

Na področju zakonodajnega preoblikovanja železniškega prostora je treba nadaljevati proces sodobnega preoblikovanja, ki so ga začrtali ministri iz te stranke. Z racionalno organiziranostjo odvisne družbe potniški promet in učinkovitim nadzorom nad izvajanjem javne gospodarske družbe bomo po njihovem dosegli povečano mobilnost prebivalstva. Teba je omogočiti konkurenčen nastop prevoznikom znotraj posameznih držav. Poskrbeli bodo za dokončno sanacijo nacionalnega operaterja in ga po končani sanaciji pripravili za nastop na odprtem trgu. Uvajanje uporabnine in trženje prostih zmogljivosti železniške infrastrukture bo primarna naloga na tem področju. Uporabnina bo v največji meri zagotavljala pokrivanje stroškov vodenja prometa in vzdrževanja infrastrukture. V zvezi z vprašanji koridorskih povezav bodo proučili posamezne prioritete in jih ponovno določili v skladu z novimi prometnimi in gospodarskimi tokovi. Pospešeno bodo načrtovali posamezne regijske povezave. Sredstva za te projekte bodo črpali iz sredstev, ki se bodo sprostila zaradi opravljene reorganizacije in poslovne sanacije SŽ, in sredstev iz naslova varovanja okolja in povečane gospodarske rasti.

Skupaj v programu 48 vrstic o železnici.

## SMS (Stranka mladih Slovenije)

### ZA GRADNJO DRUGEGA TIRA KOPER-DIVAČA IN ZA POVEZAVO KOPER-TRST

Stranka mladih želi zgraditi sodobno prometno infrastrukturo, ki bo vsem slovenskim regijam omogočala enakopravno vključitev v prometno omrežje, ter zagotoviti mobilnost celotnemu prebivalstvu Slovenije, ne glede na kraj bivanja. Prizadevamo si za posodobitev železniške infrastrukture, gradnjo hitre železnice in njenih storitev, gradnjo drugega tira Koper-Divača ter povezavo Koper-Trst, navezavo glavnega slovenskega letališča Brnik na železniško omrežje in razvoj vseh treh slovenskih letališč, razvoj sodobnega javnega prometa v urbanih centrih, povezanega s širšim prometnim omrežjem in prometno politiko, ki ščiti okolje in udeležence v prometu ter omogoča prevoz po konkurenčnih cenah. Zaradi nezadostnega izvajanja programov posodobitve železniške infrastrukture ter drugih prometnih podsistemov ti izgubljajo konkurenčni boj s (z ekološkega vidika problematičnim) cestnim prometom. Takšna prometna politika vodi v preobremenjenost cestnega sistema, ki se bo moral zaradi povečanega prometa kmalu začeti širiti in izboljševati prevozne zmogljivosti, na drugi strani pa do zapiranja nekonkurenčnih prog železniškega sistema. Za doseg optimalne izrabe železnice je treba temeljito prenoviti njeno infrastrukturo, dvigniti raven storitev in vpeljati novo dodatno ponudbo. Slovenija se mora osredotočiti na pospešeno gradnjo infrastrukture hitrih železnic, vpetih v mrežo evropskih hitrih prog. Tako lahko

zagotovimo dolgoročno konkurenčnost železniškega podsistema in uresničevanje naših strateških razvojnih interesov. Nova železniška infrastruktura poteka po V. in X. prometnem koridorju oziroma sledi prioriteten smerem s centralnim vozliščem v Ljubljani. Ta se prek regionalnih vozlišč navezuje na obstoječi železniški sistem. Sodobna železniška infrastruktura bo lahko prevzela znaten delež prometnih tokov in razbremenila druga prometna omrežja ter prispevala k enakomernejši izrabi različnih prometnih podsistemov.

Za revitalizacijo JPP je treba ustvariti hrbtenico, ki bo temeljila na prenovljenem železniškem omrežju in vzpostavitvi mestnih železnic v večjih urbanih središčih.

Skupaj v programu 45 vrstic o železnici.

## ZLSD (Združena lista socialnih demokratov)

### ZA PROMOCIJO ALTERNATIVNIH PREVOZNIH SREDSTEV

V njihovem programu posebnih točk, ki bi posebej opredeljevale prometno politiko oziroma položaj železnic v njej, ni najti. V okoljskem delu programa dajejo poudarek temu, da se zavzemajo za promocijo alternativnih prevoznih sredstev (kolo, električni motorji, vlaki in avtobusi).

## SJN (Slovenija je naša)

### NASPROTUJEJO ZGRADITVI DRUGEGA TIRA

V programu stranke je mogoče najti le to, da nasprotujejo zgraditvi drugega tira (uporabi naj se alternativna proga preko Italije), sredstva, ki bi se namenila za to progo, pa se naj namenijo za posodobitev železniške in regionalne cestne infrastrukture.

## AS (Aktivna Slovenija)

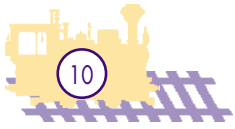
V tej stranki železnico omenjajo le v kontekstu tega, da se zavzemajo za trajnostno naravnani prometni sistem s posodabljanjem železniške infrastrukture.

## DESUS (Demokratska stranka upokojencev) in SNS (Slovenska demokratska stranka)

Omenjeni stranki vprašanja železnic ne omenjajo v svojih programih.

Pregled programov pripravil  
Zdenko Lorber





## Intervju z upokojenim nadzornikom lokomotiv FRANCEM KOKOŠARJEM

# POMENEK O NJEGOVIH LETIH SLUŽBOVANJA, SINDIKALNEM DELU IN POMENU ODLOČITVE, DA POSTANEMO DAROVALCI ORGANOV

Lepa in prijazna beseda pripomore k boljšemu počutju, še posebno tistim, ki imajo kakršne koli zdravstvene težave in ki z voljo in optimizmom zrejo v prihodnost. V rubriki naš sodelavec predstavimo največkrat naše aktivne člane. Na tiste, ki so se upokojili, ali pa jih je bolezen in nesreča postavila na drugi tir, pa kar nekako pozabljamo, čeprav so se v preteklosti prav tako razdajali za železnico in sindikat. Naj bo ta članek namenjen prav njim za zahvalo, ter za značajsko in pokončno držo.

### **Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu**

Rojen sem leta 1947 v Litiji, kjer sem obiskoval osnovno šolo. V Ljubljani sem se izučil za poklic elektromehaničar in se zaposlil v SV Ljubljana. Leta 1970 sem končal strojevodsko šolo. Poklic strojevodje sem opravljal 15 let in nato do upokojitve leta 1996 delo nadzornika lokomotiv. Sem poročen, imam tri odrasle otroke in živim v Ljubljani. Začetki mojega delovanja v sindikatu segajo v leto 1973 in so tesno povezani z imenom Tone Mavri. Bil je dober strojevodja in pošten človek naprednih idej, ki takratnim oblastnikom niso bili po volji. Prepričeval nas je, da sindikat ni le ozimnica in izlet ter, da moramo bolj dejavno vplivati na pogoje in vrednotenje dela strojnega osebja. Seveda pa moram omeniti še ljudi, ki se niso ustrašili raznih pritiskov v prejšnjem sistemu: Turk, Kocijan, Pinosa, Katič, Ošljaj, Kmetič ...

### **Veliko vlogo si odigral pri sestavljanju prve kolektivne pogodbe za železničarje. Povej kaj o tem!**

Po veliki stavki in ustanovitvi SSSLO leta 1989 sem se s Slavkom Kmetičem in Silvom Berdajsem udeležil nekaj predavanj o kolektivni pogodbi, kjer smo izvedeli, zakaj

sploh gre. Pri kolektivni pogodbi za železničarje sem predvsem skušal dokazovati veliko odgovornost strojevodij in neustrezno vrednotenje slabih delovnih razmer. Danes me motijo parcialni interesi in nenotnost, ki slabijo udarno moč železniških sindikatov proti delodajalcu. Sindikatu strojevodij mnogi ne priznavajo odločilne vloge za boljši standard vseh železničarjev Slovenije.

### **Nekaj časa si že v pokoju. Se z upokojenci kaj srečujete, ste zadovoljni s pokojnino in kaj bi svetoval glede na svoje izkušnje nam še aktivnim?**

Upokojen sem od leta 1996. Dvakrat smo se do sedaj srečali na lastno pobudo, teh srečanj si želimo več. Čeprav ni denarja nikoli dovolj, mislim, da smo s pokojnino zadovoljni. Težko delim nasvete, zato se bom drugemu delu vprašanja izognil.

### **Kaj je tvoje osebno merilo za uspeh?**

Uspeh mi pomeni urejena družina. Pomemben se mi zdi korekten odnos do sodelavcev in zadovoljstvo pri svojem delu.

### **Usoda je hotela, da si postal ledvični bolnik. Kaj pomeni odpoved delovanja ledvic?**

Moja ledvična bolezen (policistične ledvice) je bila dedno pogojena, ter se mi je zaradi slabih mikroklimatskih razmer (prepih, vročina, mraz) na delovnem mestu strojevodje še drastično poslabšala. Odpoved ledvic pomeni popolnoma spremenjen način življenja. Zahteva spremembo prehranjevalnih navad in omejitev vnosa prehranjenih izdelkov, ki vsebujejo kalij (sadje, zelenjava) in fosfor (mleko in mlečni izdelki). Najhujša pa je velika omejitev vnosa



tekočin (samo liter na dan), ker ledvice ne delujejo in se voda nabira v telesu.

### **Veliki šok doživi človek, ko spozna, da je odvisen od aparatur. Nenehno se je treba čemu odpovedati in se truditi za voljo do življenja. Kako gledaš na življenje po tej preskušnji?**

Hoditi na dializo pomeni trikrat na teden odpraviti se v dializni center in biti pet ur priključen na dializni aparat. Z uporabo dveh igel medicinsko osebje iz bolnikove arterije spelje kri v dializni aparat, kjer se ta čisti in jo po veni pripeljejo nazaj v telo. Ta postopek velikokrat spremljajo različne zdravstvene težave (padanje oz. naraščanje krvnega tlaka, slabost, bruhanje itd.). Dializni bolnik ima občutek, da ni svoboden in mora vsako potovanje oziroma dopust skrbno načrtovati zaradi organizacije dialize. Na dializo sem hodil šest let in pol. Psihične težave na dializi sem dokaj hitro prebrodil in sem jo relativno dobro fizično prenašal.



## **Transplantacija prinaša svobodo. Kdaj si se odločil zanjo, koliko časa si nanjo čakal in kakšna je razlika med dializo in transplantacijo?**

Transplantacija – presaditev – pomeni dobiti zdrav organ (ledvico) od živega ali mrtvega dajalca. Odločitev za transplantacijo je v meni zorela kar nekaj časa. Potem sem opravil precej zdravniških pregledov, ki so potrdili zdravje drugih organov in veliko verjetnost, da bo telo sprejelo novo ledvico. Uvrstitev na čakalno listo ne pomeni vrstnega reda, temveč pomeni čakati na ledvico, ki je najprimernejša mojemu organizmu. Imel sem precejšnjo srečo, saj sem bil že pol leta po uvrstitvi na listo poklican na transplantacijo. Ta je na mojo srečo 14. januarja 2003 uspela. Kljub proti zavrtnim zdravilom, ki imajo tudi stranske učinke, se je moje življenje spet popolnoma spreminilo.

Sam član društva Transplant, ki v Sloveniji združuje ljudi s presajenimi organi (srce, ledvice, jetra, kostni mozeg itd). Društvo

organizira strokovna predavanja, športna tekmovanja in družabna srečanja.

## **Ali meniš, da smo dovolj seznanjeni s tem, kaj pomeni biti darovalec? Katera organizacija se s programom Darovalec v Sloveniji in Evropi ukvarja?**

V Sloveniji se z organizacijo in logistiko presajanja organov ukvarja Slovenijatransplant na Zaloški 7 v Ljubljani. Ta je že nekaj let članica Eurotransplanta, ki v šestih državah Evrope računalniško razporeja razpoložljive organe najustreznejšemu prejemniku. Sam imam ledvico iz Nemčije.

Pri nas je velik problem premalo dajalcev, ki se odločijo, da bodo po smrti svoje organe darovali ljudem, ki jih potrebujejo. Ko posebne medicinske ekipe ugotovijo možgansko smrt pri nekem ponesrečencu, se morajo za odvzem njegovih organov pogovoriti s svojci, da odvzemu ne nasprotujejo. To pa je v trenutkih družinskih tragedij zelo težko, zato Slovenijatransplant vodi široko zastavljeno akcijo, da bi se

ljudje bolj množično odločali po smrti darovati svoje organe. Ta odločitev bi bila vpisana na kartici zdravstvenega zavarovanja.

## **Sam zdaj zelo dobro vem, kaj pomeni življenje s presajenim organom. Apeliram na svoje nekdanje kolege strojevodje in druge železničarje, da premislijo in postanejo darovalci!**

## **Kako preživljaš svoj prosti čas, ali si še predan športu, zlasti košarki, ki je bila sopotnica v tvojem življenju?**

Ukvarjam se s plavanjem, namiznim tenisom, hitro hojo in tekom. Na košarkarsko igrišče še zaidem, vendar se izogibam resnejši igri, temveč le mečem na koš. Veselim se vsakega trenutka življenja, ki ga preživim s svojimi bližnjimi, ki so me v času moje bolezni bodrili in mi stali ob strani. Brez njihove pomoči mi ne bi uspelo.

Pogovarjal se je Franc Bokal

## **Dvajset let od najhujše železniške nesreče v Sloveniji**

# DIVAŠKA NESREČA JE USODNO ZAZNAMovala PRIHODNJA LETA V NAŠEM PODJETJU

Bilo je v soboto, 14. julija 1984, ob 6. uri in 10 minut. Tovorni vlak 51081, ki ga je vozil 36-letni strojevodja Franc Vodopivec je na postaji Divača prevozil uvozni signal, ki je kazal signalni znak »stoj« in se zaletel v sklep stoječega in nabito polnega hitrega vlaka, ki je vozil na relaciji Beograd-Pulj. Priprti strojevodja je priznal, da je pred prihodom na postajo zadremal, potem ko po 14-tih urah službe na postaji Postojna ni dobil zamenjave. Ker postaja Divača ni imela ustreznih signalnovarnostnih naprav, je bila nesreča neizogibna.

Umrlo je 31 potnikov, 33 jih je bilo ranjenih, nastala je ogromna materialna škoda. Določene vagona je bilo treba naj-

prej razrezati, da so lahko iz njih reševali potnike.

V ponedeljek, 16. julija, je bil v Sloveniji razglašen dan žalovanja. Dan pozneje je odstopil predsednik poslovnega odbora ŽG Ljubljana Bogdan Zgonc.

Že naslovi prvih člankov, kot na primer: »Samo strojevodja?« ali »Človek, bolj kot stroj, ima meje« so nakazovali, da gre v tragičnem primeru te nesreče za veliko več, kot zgolj za domnevno nezbranost strojevodje. Kljub takratnim napovedim, da bodo hitro raziskana vsa ozadja te nesreče, pa smo morali na nujnost neodvisne preiskave opozarjati še štiri leta za tem dogodkom, in sicer ob napovedi stavke leta 1988. Po

koncu sojenja strojevodja ni bil spoznan za krivega.

Kljub vsemu je pridih te nesreče med osebjem ostal vse do danes. Ob žalostnem pomenu na te dogodke pa se nam vedno znova postavlja vprašanje, ali se res morajo zgoditi nesreče da odgovorni spoznajo pomen in vlogo zagotavljanja varnosti v železniškem prometu. Danes se ta neodgovorni odnos, med drugim, kaže v postopkih sprejemanja novih železniških prometnih predpisov, katerih uveljavitev se stalno odlaša. Ali kdo čaka na to, da se bo spet kaj zgodilo?

Zdenko Lorber



## DANILU ANTONČIČU V SPOMIN

Med vsemi mejami, ki so postavljene človeku, tako v mladih letih kot tudi v visoki starosti, je smrt najbolj dokončna. Ob vesti o nepričakovanem slovesu človeka, ki nam je bil veliko let blizu, se zdrznemo in v trenutku zavemo človeške krhkosti in minljivosti. Nemo in nemočno obstanemo ob tem žalostnem dogodku in komaj najdemo primerne besede tolažbe za njegove najbližje. Z Danilom smo izgubili dobrega prijatelja in sodelavca, vsi tisti, ki si nas štel med prijatelje, pa smo ti lahko popolnoma zaupali. Že leta 1980 je po končani železniški elektro-kovinarski šoli stopil v vrste železne ceste in istega leta postal pomočnik strojevodje na lokomotivi. Po odsluženem vojaškem roku se mu je izpolnila dolgoletna želja in leta 1983 je postal strojevodja elektro vlečnih vozil. Njegova ljubezen do vožnje lokomotiv mu je vzela marsikatero uro spanca in noči stran od družine, vendar ga je misel na topel dom in objem žene Natalije in igrivih oči hčerke Tanje in sina Uroša vedno veselega vračala domov. V ponedeljek, 20. julija, pa se je ta pot prekmalu končala in družini vzela moža in očeta. Od njega smo se v velikem številu poslovili na logaškem pokopališču – zvok siren lokomotiv je zadonel v naš zadnji pozdrav. Danilo, naj ti bo lahka domača gruda!

Območni odbor Ljubljana



### Nogometni turnir SSSLO

## LETOS V MARIBORU

Nogometni turnir smo Mariborčani organizirali v Zrkovcih. Na novem asfalt-nem igrišču tamkajšnjega gasilskega društva se je pomerilo sedem ekip območnih odborov SSSLO. Žal ni bilo Zidanmoščanov, ki jim zaradi poškodb in zasedenosti posameznih nogometašev ni uspelo pripeljati svoje ekipe.

Tekmovalni del prireditve, ki ga je vodil Bogomir Pihlerič, je ponovno minil v znamenju dominantne igre domačinov, ki so v finalu premagali ekipo območne-ga odbora Ljubljane. Na tretje mesto se je uvrstila ekipa Novega mesta, sledile so ekipe iz Divače, Jesenic, Nove Gorice in kot zadnja, ekipa Celja. Najboljši strelec z osmimi goli je postal Branko Školiber, najboljši golman turnirja pa Drago Polšak (oba OO Maribor). Med posameznimi igrami na turnirju so se lahko nogometaši sproščali na sosednjem golf igrišču. Za večino tistih, ki smo prvič vihteli palice za golf, je poskrbel tamkajšnji učitelj golfa.

Pogostitveni del pod taktirko Draga Cimermana je pripravila preverjena ekipa, v kateri so bili Dušan, Tomaž, Karli in sedaj že naš mesar Polde, ki vselej poskrbi za odličen golaž.

Prijetno druženje nogometašev se je končalo v poznih popoldanskih urah ob skupni ugotovitvi, da smo pripravili prijetno nogometno druženje naših članov.

Zdenko Lorber



## SREČANJE GENERACIJE

V Divači smo se zbrali sodelavci, ki smo obiskovali šolo za dizel strojevodje v Mariboru leta 1988/89. Za nepozabno srečanje sta poskrbela Igor Ivančič in Ciril Meško, ki sta organizirala ogled Škocjanskih jam, vojaškega muzeja Tabor v Lokvah in na Krasu primerno hrano in pijačo. V imenu vseh, ki smo doživeli nepozaben dan na Krasu, se jima prisrčno zahvaljujem.

Marko Toporiš



### Pravljina Bavarska

## IZLET LJUBLJANČANOV NA BAVARSKO

Pod geslom »veselo v Evropo«, je OO Ljubljana organiziral 19. in 20. septembra dvodnevni izlet na Bavarsko. Namen izleta je bil spoznati delček zgodovine in si ogledati gradove bavarskega kralja Ludvika II. Odhod avtobusa iz Ljubljane ob peti uri je pomenil začetek več kot tisoč km dolge poti skozi Karavanški predor mimo Beljaka in po turski avtocesti do jezera Chimsee. Med vožnjo smo se ozrli na Orlovo gnezdo, to je vikend, ki so ga dali zgraditi leta 1938 nemški generali Hitlerju za njegov rojstni dan. V njem je gostil razno modro kri in

druge politike. Seznanjeni smo bili z mestom Hallein znan po znamenitem keltskem muzeju in solnih rudnikih, ki se nahajajo v bližini. Njihovi rovi predstavljajo pravi gardaland za odrasle. Uradna mera za sol je bil kolot, danes približno 70 kg. Pri jezeru Chiemsee, ki meri več kot 80 kvadratnih km smo se vkrkali na ladjo in se zapeljali do otoka Herreninsel. Tu smo spoznali začetek slovenskega krščanstva, saj sta bila v bližnji kapelici krščena Gorazd in Hotimir. Grad, na tem otoku je dal Ludvik II. postaviti v 18. stoletju, v spomin na francoskega sončnega

kralja. Grad predstavlja kopijo Versaillesa. Grad ima 75 sob od tega je 25 dokončanih. V sobanah so neprecenljive umetnine, doprsni kipi, stropne freske, zrcalna dvorana, glasbeni kabinet z motivi glasbil in spalnica v kraljevo modri barvi, ter miza v stilu »mizica pogrni se«. To mizo je služinčad po posebnem dvigalu spustila nadstropje nižje jo bogato obložila z dobrotami in jo nato po dvigalu vrnila nazaj v kraljevo spalnico.

Drugi grad nesrečnega kralja Ludvika II, ki je veliko sanjal o gradovih je dvorec Linderhof. V njem je preživel največ časa, v bližini si je dal zgraditi votlino in v njej poslušal Wagnerjeve skladbe. Njega je spoznal pri 15. letih, ko je slišal opero Lohengrin in je postal njegov mecen. Nadaljevali smo pot skozi prijetno mesto Oberammergau, znano po lepo poslikanih fasadah in pasionskih igrah, ki jih uprizarjajo vsakih deset let. V Ettalu smo si ogledali benediktinski samostan in se odpravili proti vasici Amertal, kjer smo z večerjo zaključili prvi dan izleta. Drugi dan smo po zajtrku nadaljevali pot do pravljicega gradu Neuschwanstein, kar pomeni novi labod na skali. Ta grad je najbolj »in« od treh gradov, ki jih je Ludvig II dal zgraditi. Ludvig II je zelo mlad kazal znamenja za mitologijo. Razsipništvo kralja je obubožalo



Člani OO Ljubljana skupaj z soprogi

državni proračun, zato so proti njemu skovali zaroto in pod pretvezo da je nor, prišli 12. junija 1886 S prevaro na grad in ga uspavali. Dva dni kasneje so ga našli utopljenega v bližnjem jezeru.

Po ogledu gradu, smo pot nadaljevali po dolini reke Inn do glavnega Tirolskega mesta Innsbruck. Znamenitost mesta je loža z zlato strešico. V tem mestu so se odvijale olimpijske igre 1964 in 1976, mesto pa je

znano tudi po novoletni skakalni turneji. Po ogledu mesta, smo se čez gorske prelaze in predora Karavanke vrnili domov.

Franc Bokal

## 11. kolesarski izlet sekcij Ljubljana in Divača–Rakov Škocjan – 30. avgust 2004

# CARPE DIEM! lat. Ujemi dan

Pri kolesarskem izletu o tehnični izvedbi ne gre izgublјati besed. Izvede se s kolesi in pika. Neizpodbitno dejstvo. Do danes še niso podali argumenta, ki bi trdil drugače. In tako je bilo tudi 30. avgusta pri našem izletu. Kolesa – kolesarji – trasa – dobra volja – juriš!! Tako pač to gre. Zato bom raje omenil zanimivosti, ki smo jih videli tisti dan:

– **Rakek** – jutranji zbor. Kava in ogled lokalne "znamenitosti", zaposlene v baru Venus na postaji. Odhod proti Rakovemu Škocjanu.

– **Grad Snežnik** – ogled v prijetni družbi simpatične vodnice. Na skrajnem robu JZ robu Loške doline stoji ob robu gozda na skalni vzpetini grad Snežnik. Po vsej verjetnosti je nastal v XI. stoletju, ko so posvetno oblast nad Loško dolino prevzeli oglejski patriarhi. Grad je za časa svojega obstoja zamenjal veliko lastnikov, vojne vihere je preživel nepoškodovan, danes pa je odprt za ogled širše javnosti kot

muzej pohištvene kulture zadnjih fevdalnih lastnikov.

– **Gora Slivnica** – se vzpenja 1114 m nad Cerknisko polje (planinski dom 1079 m). Po ljudskem verovanju naj bi bila zbirališče čarovnic, ki so na goro priletele z metlami. Danes jih uspešno nadomeščajo moderni "čarovniki" z jadralnimi padali. Vzpon brez metel smo zmogli brez težav in po zaključnem sprintu uživali v razgledu.

– **Rakek – gostilna Pav** – finalno dejanje naše poti. Tudi pri Pavu slovijo po znamenitostih, ki pa v nasprotju s tistimi z gradu Snežnik žal niso tako obstojne, saj jih je kmalu po našem prihodu načel, pozneje pa povsem uničil zob časa (beri : lakota). Ocena – odlično!

– **Carpe diem** – naslov ni izbran naključno, saj je dan pred izletom deževalo, dan po izletu pa tudi ni bilo ravno suho. Torej smo dan zelo primerno ujeli in ga dodobra izkoristili.

Robert Zakrajšek, OO Ljubljana

*In še posebna predstavitev izleta izpod peresa Roberta Zakrajška*

## CARPE DIEM – UJEMI DAN

Na Rakeku, v letu gospodovem 2004, kdor ne verjame, lahko tudi preveri, se s kolesi je zbrala ena skupina, oblečena zelo športno, nikakor ne fina.

Najprej smo užgali proti Rakovemu Škocjanu, menda tako bilo je po planu, vsak je gonil kolesarska pedala, z močjo, ki mu jo narava je dala.

Po urah smeha in "strašnega" garanja, prikolesarili smo do nobel domovanja, izvedeli, da biti graščak je kar šik, vse to med ogledom na gradu Snežnik.

Goro Slivnico smo izbrali za naslednjo misijo, menda tja gor čarovnice z metlami letijo, smo rekli, da nas to ne prizadene, saj konec koncev nismo srečali nobene.

V Rakeku je ena gostilna, ki se imenuje Pav, gospodar nam pijače in jedi je dal, smo dobro jedli, tudi nekaj popili, predebatirali še enkrat vse, kar smo storili.

Organizirati tak izlet res ni majhna reč, zato tudi kakšna zahvala ne bo ravno odveč, kdo so bili organizatorji, tako vedo sami, uživali smo pa tako ali tako vsi!!

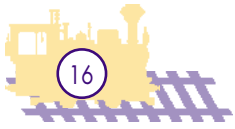


# SINDIKALNA LISTA - SEPTEMBER 2004

1. Za mesec september 2004 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,00**
3. Zajamčena plača znaša **54.385,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **264.317,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na maj 2004 znaša **100,6**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:  
indeks **104,39** (osnova za leto 2003) indeks **123,19** (osnova za leto 2001)  
indeks **112,27** (osnova za leto 2002) indeks **137,90** (osnova za leto 2000)
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
	132.158,50		17 %
132.158,50	264.317,00	22.466,95 + 35 %	nad 132.158,50
264.317,00	396.475,50	68.722,42 + 37 %	nad 264.317,00
396.475,50	528.634,00	117.621,07 + 40 %	nad 396.475,50
528.634,00	792.951,00	170.484,47 + 45 %	nad 528.634,00
792.951,00		289.427,12 + 50 %	nad 792.951,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **29.074,87 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **92,25 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.511,00** od 8 do 12 ur **2.254,00** od 6 do 8 ur **1.570,00**  
**OPOMBA:** Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:  
pri dnevnicah nad 12 ur **1.011,00 SIT** pri dnevnicah od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnicah 6 do 8 ur **352,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **721,80 SIT**, več kot 8 ur dnevno **947,40 SIT**, delavcem na vožnji na uro **103,80 SIT**, vendar največ dnevno **947,40 SIT**.  
**OPOMBA:** Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **735 SIT** na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad **735 SIT** na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnic v **EURO**: Avstrija **1,73**; Italija **1,67**; Hrvaška **0,93**; Madžarsko **1,33**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **91.767,00 SIT**; za 20 let **131.096,00 SIT**; za 30 let **183.534,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **792.951,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.  
V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **792.951,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad tem zneskom izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **792.951,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.  
V primeru da ta višina presega **792.951,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
17. Enkratna solidarostna pomoč za september 2004 znaša **209.754,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.  
V primeru, da se solidarostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu, znaša solidarostna pomoč **692.261,00 SIT + 104.877,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.  
Če skupni znesek izplačane solidarostne pomoči v tem primeru presega **786.576,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarostne pomoči in drugi prejemki.



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Drago Torej

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:  
Nastja Polše

Tisk:  
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

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

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

MNENJE

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



## Malo za šalo, malo za res

### O ŽENSKIH IMENIH ORKANOV

*Zakaj imajo orkani večinoma ženska imena?  
»Ko pridejo so divji in vlažni, ko grejo, pa ti odnesejo avto in hišo.«*

### OČE, KAJ JE TO?

*Oče s svojim 10-letnim sinom vstopi v lekarno.  
Med potjo do pulta opazita reklamni pano proizvajalca kondomov.  
»Kaj pa je to?« vpraša dečko.  
Oče ga premeri z očmi in brez dlake na jeziku odgovori: »To so kondomi,  
sine, uporabljajo se za varen seks.«  
»Aha,« odgovori sine in vzame zavitek s tremi:  
»Zakaj pa so 3 v škatli?«  
»Ker je to škatla za srednješolce,« odvrne oče, »eden za petek, eden za  
soboto in eden za nedeljo.«  
Ni slabo, pomisli sin, ko zagleda paket s šestimi. »In ta škatla, 6  
zavitkov?«  
»Ti pa so za študente: dvakrat v petek, dvakrat v soboto in dvakrat v  
nedeljo.«  
»WOW!« navdušeno opazi sin. "Zakaj pa so potem tisti?" držeč v rokah  
škatlo z 12 zavitki.  
S kislim nasmehom oče odvrne: »Ti so pa za poročene moške:  
eden za januar, eden za februar ....«*

### NAŠEL DENARNICO

*Na radijsko postajo med oddajo "v živo" nekdo pokliče.  
Poslušalec: "Dober dan, tukaj Tone iz Ljubljane."  
Voditelj: "Pozdravljeni, Tone, kaj bo dobrega?"  
Poslušalec: "Danes zjutraj sem v Argentinskem parku našel denarnico  
s precej denarja in dokumenti."  
Voditelj: "Koliko pa je denarja?"  
Poslušalec: "Malo čez tristo tisoč pa kartice."  
Voditelj: "A se da iz dokumentov razbrati, kdo je lastnik?"  
Poslušalec: "Ja, to je neki Lojze Novak iz Medvod."  
Voditelj: "In kako lahko gospod Novak pride do vas?"  
Poslušalec: "Saj ne kličem zaradi tega. Zavrtite človeku kakšno dobro  
glasbo!"*

### NOSEČA PETNAJSTLETNICA

*Petnajstletnica pride k mami in ji potoži, da že dva mesca nima  
ciklusa. Zaskrbljena mamica kupi tester in seveda, punčka je noseča.  
Sledi kričanje, solze ... "Takoј povej, kateri prasec je bil, in če ne  
boš povedala meni, boš morala očetu....!" Punca prime GSM in pokliče.  
Po pol ure se pripelje pred hišo ferrari. Iz njega izstopi moški,  
okoli 40 let, lepo oblečen ... pride v hišo in se usede med mamo,  
očeta in hčerkico. "Dober dan," pravi "vaša hči me je obvestila.  
Torej jaz je ne morem poročiti, ker že imam družino, toda če se rodi  
dekllica, ji prepustim 3 trgovine, 2 stanovanji, eno vilo in 500.000  
evrov na račun. Če bo fant dobi 2 tovarni in 500.000 na račun. Če  
pa slučajno zgubi otroka..."  
Takrat se glava družine zdrzne, vstane, položi moškemu roko na ramo  
in pravi:  
"Gresta v posteljo še enkrat!"*

