



Budnik



ISSN 1408-7405

54

december/2004

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

Irečno 2005



IZ TE ŠTEVILKE



KAKO BO NOVA VLADA
OBRAVNAVALA SŽ

NEENOTNA
MERILA



NIKAKOR NAM NE STEČE

Veliko je takšnih, ki ob strani komentirajo, svetujejo, rešitve imajo tako rekoč na dlani. No, kaj hitro se pokaže, da je sistem, kot so železnice, zelo kompleksno podjetje, ki ga ni enostavno voditi, ki ga ni mogoče primerjati z vodenjem gostinske verige za tople sendviče, da so enostavne odločitve v klasični proizvodnji ali trgovini učinkovite, pri nas pa predvsem zaradi veljavnih predpisov, ki jih imamo zaradi zagotavljanja varnosti na železnici, kompleksne, zapletene, včasih tudi zelo naporene.

Kje je vzrok, da se nam vedno znova kaj zatakne? Najbrž v tem, da je do danes vedno kdo od odločujočih živel v prepričanju, da so stvari enostavne, da si jih lahko predstavlja (tolmači) po svoje, da veljavni predpisi in pravilniki niso pisani »s krvjo«, da je vse, kar je bilo do včeraj sveto, nepotreben balast, itd.

V zgodbah okrog odstavljenega direktorja smo lahko v medijih prebrali in slišali marsikaj. Največ besed pa o tem, kako je potegnil voz (HSŽ) iz rdečih

števil. Nekaj resnice o tem ste lahko prebrali v naših obvestilih, pa vendar menim, da se je treba še dodatno vprašati, kaj je z vzdrževanjem vozil, zakaj nam jih primanjkuje, zakaj smo dočakali ovadbe zoper zaposlene v službi za vleko in vozne sredstva, ker so v uporabi lokomotive, ki jim je potekla življenjska doba (revizija)? Vprašajmo se, zakaj maščevalnost direktorja tik pred odhodom? Mar je načrtoval še druge, večje packarije, kot so bile razkrite, pa je bil jezen, ker mu jih ni uspelo izpeljati še več? Vprašanje je, kdo je vodil in plačal medijsko kampanjo, ki je odstavljenega direktorja slikala tako lepega, sindikaliste in zaposlene pa predstavljala kot navadne bebce, ki klatijo neumnosti? Kdo se je v tej zgodbi zavzel za zaposlene in kdo je ščitil interese državne lastnine? Mediji jih niso, spet smo ostali zaposleni in sindikati sami. Žal tudi tokrat razcepljeni.

Sedaj imamo začasnega direktorja. Boris Živec je železničarjem znan. Prav

zanima me, kako se bomo dogovorili okrog plačila božičnice, ki bi nam glede na proklamirane poslovne rezultate odstavljenega direktorja pripadala. Nekeko se kar bojim, da rezultat, ki ga je pred odstavitvijo v medijih razglašal nekdanji direktor, ne bo tako ugoden, kot je ob indicijih, da bo njegov sporni način dela preveril nadzorni svet.

Velika pričakovanja, zaradi katerih smo sindikati, moram priznati, Miklavčiču pogledali ob kršitvah KPDŽP skozi prste, so se razblinila. Ostal je le grenak priokus, iz katerega se kaže, da bi ob spoštovanju zakonodaje in ob manj mešetarjenja s svetovalci in lastnino ter normalnim komuniciranjem z NS, SD in predstavniki zaposlenih lahko govorili v zvezi s poslovnim rezultatom o premiku na bolje. Preveč če-jev je opaznih, da bi bil glede odločitve o sankcioniranju odgovornosti posameznih članov uprave v dvomu, lahko mi je kot odgovornemu sindikalistu zgolj neprijetno, ker nisem že prej odločno zahteval preverjanja njegove odgovornosti. Resnici na ljubo pa moram le povedati, da informacije, ki so danes znane, prej niso bile dokumentirane.

Za nami je leto, polno nekakšnih pričakovanj, ki so bila prej črna kot svetla. V meni tli veliko upanje, da bodo tudi za zaposlene na železnici prišli normalni časi, da se bo končno pričelo normalno delo in normalni odnosi. Tudi in predvsem za vleko in v njej, posledično za vas, drage članice in dragi člani.

Drago Torej

*Prisrčne novoletne praznike,
veliko sreče zdravja in uspehov v letu 2005,
predvsem pa varnega dela, vam
in vsem našim sodelavcem
in prijateljem želimo*

Sekretar:
Silva BERDAJS

Podpredsednika:
Gorazd SENICA
Zlatka RATEJ

Predsednik:
Drago TOREJ



Osrednja tema

KRONOLOGIJA DOGODKOV, KI SO BOTROVALI ODLOČITVI O ODSTAVITVI NEKDANJEGA DIREKTORJA HOLDINGA SŽ BLAŽA MIKLAVČIČA

Konec leta je bil na Slovenskih železnicah buren. Neljubi dogodki, kot afera Šimenc, nezakonito sklepanje svetovalnih pogodb in protipravno pridobivanje izpisov telefonskih klicev, so polnili strani v dnevnem časopisju in ugled podjetja je začel hitro plahneti. Čeprav smo vas o naših stališčih in odločitvah, z našimi dnevnimi obvestili, vseskozi sproti obveščali, pa vseeno kaže povzeti nekatere poudarke in manj znane podrobnosti, ki so bile odločilne pri našem odločanju in ki lahko oblikujejo dokončno sliko o tem, zakaj so se nekatere stvari morale zgoditi.

Zgodba v zvezi s spornim načinom sklepanja svetovalnih pogodb se je začela že februarja. Takrat je na nadzornem svetu SŽ (N. S.) član, postavljen iz vrst finančnega ministrstva, zahteval revizijo vseh svetovalnih pogodb, ker je ugotovil, da je naše podjetje za svetovanje pisnega obsega ene A4 strani plačalo nekemu podjetju 2,5 milijona tolarjev. Nadzorni svet je analizo svetovalnih pogodb v našem podjetju naložil revizijski hiši Ernst & Young. Slednja je pripravila ustrezno poročilo, in ga pod oznako »strogo zaupno« predala predsedniku N.S., Zanimivost tega poročila pomeni dejstvo, da je oznaka strogo zaupno zapovedovala, da lahko poročilo pregleda le predsednik N.S. medtem ko poročila drugim članom naj ne bi smel pokazati. Revizijsko poročilo je podalo dve pomembni ugotovitvi. Prva je ta, da je bilo v obdobju do konca leta 2003 izplačanih za 487 milijonov tolarjev sredstev za razna svetovanja, in druga, da so bile pogodbe intelektualnega svetovanja sklenjene brez javnega razpisa.

Odziv generalnega direktorja na očita ne kršitve je bil presenetljiv. Brez dlake na jeziku je priznal, da je namerno kršil zakon o javnih naročilih, ker po njegovem za

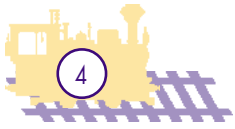
intelektualno svetovanje naj ne bi bil primeren. Isto je dejal na nadzornem svetu, medijem in predstavnikom zaposlenih na seji sveta delavcev. Potem ko je zgodba poleti začela dobivati čedalje večje razsežnosti, je hitel sklicevati tiskovne konference, na katerih je na veliki zvon obešal pozitivne rezultate poslovanja. Ob tem pa je pri Inštitutu za evropsko pravo naročil izdelavo pravnega mnenja, s katerim bi lahko ovrgel trditve, navedene v poročilu Ernst & Younga. Zanimivost tega inštituta s tako opevanim nazivom pomeni dejstvo, da ta družba sploh ni registrirana za izdelavo pravnih mnenj in da je navedeno pravno mnenje izdelal ljubljanski odvetnik, kot zunanji sodelavec tega inštituta. In kaj v navedenem poročilu piše? Le to: »da ni mogoče z gotovostjo trditi, da je do navedenih kršitev dejansko prišlo!« Ocena določenih medijev, da lahko omenjeno pravno mnenje Miklavčiča opere nezakonitih dejanj, je bila tako zmotna. Dobro je, da tako pripravljenu pravnemu skrpucalu ni nasedel nadzorni svet Slovenskih železnic.

Izhajajoč iz ocene, da še tako dober poslovni rezultat ne opravičuje ravnanja direktorja, da bi smel poslovati mimo zakonov, smo tako v okviru sindikatov kot v okviru sveta delavcev sprejeli odločitev, da je treba na nadzornem svetu ugotoviti odgovornost celotnega posloводства za očitane kršitve. Ko smo svoje stališče jasno predstavili, je svoj pravi obraz pokazal tudi direktor Miklavčič, saj je tako rekoč čez noč uvrstil na dnevni red seje uprave odločanje o projektih SP-11 in SP-12, ki posledično prinašata delitev poslovne enote vleke med dve odvisni družbi. V drugem poskusu – nekaj dni pred sejo nadzornega sveta, ki je odločal o njegovi razrešitvi – mu je tudi uspelo, da je uprava sprejela omenjena projekta. Glede na to, da je direktor

že pred dvema letoma trdil, da bodo vse poslovne funkcije podjetja, ki po svoji naravi opravljajo delo za več odvisnih družb, ostale na ravni Holdinga – posledično bi to pomenilo zagotovitev enotnosti vleke – in ker vso minulo obdobje v zvezi s tem ni podal kakršne koli dokončne odločitve, je seveda mogoče upravičeno sklepati, da je odločitev o delitvi vleke sprejel čez noč, iz čisto maščevalnih vzgibov. Še bolj smo o tem prepričani zato, ker je v okviru priprave preobrazbene zakonodaje SŽ oponiral predlagateljem (Ministrstvu za promet), ki so trdili, da bo delitev vleke prinesla večjo obvladljivost stroškov vleke. Sam je takrat zastopal stališče, da stroški vleke ne bodo manjši zaradi delitve, temveč je v okviru Nove smeri predlagal nekatere ukrepe (informatizacija, prestrukturiranje delovnih procesov, razvojem učinkovitega stroškovnega računovodstva, itd)

Tako smo zaradi njegovih očitnih kršitev zakona, zaradi njegovih zadnjih dejanj, kot zaradi tega, ker ni bilo konkretnih zagotovil, ali bodo zunanji člani nadzornega sveta dejansko zahtevali njegovo razrešitev – čeprav jim je to nalogo dala že stara vlada – sklicali tiskovno konferenco, na kateri smo še dodatno zaostriili svoja stališča. Med drugim je bilo rečeno, da bomo zaostriili vse oblike sindikalnega boja – ne izključujoč tudi stavke – in da bomo bojkotirali vse oblike soupravljanja (odpoklic članov nadzornega sveta) če nadzorni svet ne bo izglasoval razrešitve posloводства. Ob tem bi svoj odstop ponudila tudi predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs in delavski direktor Albert Pavlič.

Nadzorni svet je v petek 3. decembra suvereno in enoglasno odločil, da je zaradi omenjenih kršitev potrebno direktorja razrešiti, o ostalih članih uprave pa si je vzel še nekaj časa za dokončno odločanje.



SAGA O APOLITIČNOSTI NEKDANJEGA DIREKTORJA

Direktor je v svojih izjavah, tako medijem kot notranji javnosti, v razpravah v okviru sveta delavcev, vseskozi trdil, da nima s politiko nič, da je bil imenovan zgolj na podlagi svojih strokovnih referenc in da se v dnevnopolitično dogajanje ne vključuje.

Zanimiva je v tem kontekstu njegova izjava, ki jo je podal v okviru razprave o nezakonitem sklepanju svetovalnih pogodb. Sklicujoč se na njegove besede, se je nekdanji direktor z enim od njegovih svetovalcev (Markom Fajfarem) dogovoril za svetovanje na SŽ že junija 2002 čeprav je bil na funkcijo imenovan s 1. septembrom 2002 Zanimivo!. Kako je torej Blaž Miklavčič že junija vedel, da bo imenovan, če dejansko, kot pravi, ni sodeloval s politiko? Ob tem vedenju se tako ne čudimo dejstvu, da je eno od svetovalnih pogodb lahko podpisal že drugi dan svojega uradnega mandata.

MIKLAVČIČ: »O ŠIMENCU NE MOREM POVEDATI NIČ SLABEGA«

S tako interpretacijo »afere Šimenc« je nastopil direktor na (njegovi) zadnji seji sveta delavcev. Dejal je, da omenjeni gospod svoje delo opravljal korektno in da je bil pomemben člen poslovne preobrazbe sistema. Povedal je, da mu gre zasluga pri pridobitvi neke parcele v Mostah, ki je ovirala gradnjo projekta logističnega centra, in da je sodeloval pri finančni reorganizaciji podjetja. V ničemer pa se ni direktor vrednostno opredelil do dogodkov okrog ponarejene diplome, ki nas je vse, ki smo kakor koli povezani s sistemom Slovenskih železnic, močno osramotila. Še več, namesto da bi v trenutku opravil vsa potrebna dejanja za hitro odpoved pogodbe o zaposlitvi – tako kot se delavcu ugotavlja disciplinska odgovornost za manjše kršitve

– je najprej naročil preverjanje vseh diplom od VI. do IX. stopnje in šele nato sprožil postopke ugotavljanja odgovornosti za ponarejevalca visokošolske diplome.

NADZORNI SVET TUDI O ZAHTEVANEM IZPISOVANJU KLICNIH ŠTEVILK MOBILNIH TELEFONOV ZA NEZNANE POSAMEZNIKE V SISTEMU

Tema, ki je prav tako zaposlovala nadzornike v nadzornem svetu SŽ, se dotika nepravilnosti v zvezi z nepooblaščenim preverjanjem izpiskov mobilnih aparatov zaposlenih, ki jo je na seji nadzornega sveta izpostavil Silvo Berdajs. V obdobju zadnjih dveh let je bilo tako zahtevanih izpiskov za 64 mobilnih uporabnikov, od tega se je 27 telefonskih števil stalno preverjalo (od teh je izpiske za štiri telefonske številke zahteval tudi nekdanji generalni sekretar Igor Šimenc).



Kdo je zahteval izpiske klicev na službenih mobilnih aparatih?

Nadzorni svet je v zvezi s tem od uprave zahteval, da pojasni, za katere posameznike in za katera delovna mesta so bili izpiski zahtevani in kdo je izpiske naročil. Svet delavcev pa je od uprave ob tem zahteval, da se tistim, katerim je bil nepooblaščen zahtevan pregled izpiskov telefonskih klicev in ki niso presegli dolo-

čenega limita porabe impulzov, podjetje pisno opraviči.

ŽIVEC NA PREDSTAVITVI PRED SVETOM DELAVCEV APELIRAL NA SODELOVANJE S SOCIALNIMI PARTNERJI

Novi direktor Holdinga Slovenskih železnic Boris Živec se je na zadnji seji na kratko predstavil članom sveta delavcev na Slovenskih železnicah.

V svoji predstavitvi je dejal, da je z delovanjem Slovenskih železnic posredno ali neposredno povezan že od leta 1980. Izrazil je obžalovanje, da je v zadnjem obdobju prišlo do neljubih dogodkov, ki mečejo slabo luč na ugled našega podjetja. Socialne partnerje je pozval, da bodo edino ob ustreznem dialogu lahko pozitivno razreševali probleme v podjetju, in ob tem poudaril, da morebitne zamere iz preteklosti ne smejo ogroziti našega sodelovanja v prihodnje (je že vedel, zakaj je to rekel!). Poudaril je nekatera nesoglasja, ki so se pojavljala predvsem na relaciji Agencija za železniški promet – Slovenske železnice, ter ob tem dejal, da pričakuje dokončno ureditev odnosov v začetku prihodnjega leta. Dejal je, da bo ena od prvih nalog ugotoviti dejansko sliko poslovanja v podjetju, in sicer predvsem ugotoviti, kolikšna je dejanska višina medijsko tako opevanega pozitivnega poslovnega rezultata našega podjetja. (Ob tem je mimogrede navrgel zanimivo ugotovitev, da naše podjetje v zadnjem času ni plačevalo storitev za zavarovanje škodnih primerov).

V razpravi smo člani sveta delavcev novega direktorja opozorili na slabo kadrovsko strukturo zaposlenih v podjetju, na pomanjkanje izvršilnih železniških delavcev, na zaostajanje rasti naših plač in na naš delež pri sedaj ugodnih poslovnih rezultatih podjetja.

Zdenko Lorber



Kdor bo želel, bo lahko brezplačno opravil zdravniški pregled

PROBLEMATIKA AZBESTA V ZADNJEM ČASU PONOVO AKTUALNA

Problematika azbesta je postala v zadnjem času ponovno bolj aktualna, odkar smo bili seznanjeni z rezultati meritev na nekaterih vozilih lokomotiv vrste 342. Problematika vsebnosti azbestnih delcev v izmerjenih količinah zraka je tesno povezana z vgradnjo klimatskih naprav na lokomotive – sicer problemov z azbestom na lokomotivah ni. Tam, kjer je azbest na lokomotivah še vgrajen, je dobro blokiran, in ne prihaja do škodljivih emisij te snovi v okolje. To so pokazale vse do zdaj opravljene meritve.

Drug problem pa nastopi, ko pride v času vgradnje klimatske naprave (praviloma na strop kabine lokomotive), do fizičnega posega v dele lokomotive, kjer je vgrajen azbest. V tem primeru pa se je težko izogniti temu, da ne bi prihajalo do povečanega emitiranja te snovi v okolje.

Praksa je pokazala, da brez stoodstotne izgradnje azbesta iz bližine mesta, kjer se je vgradila klimatska naprava, ni mogoče z gotovostjo trditi, da ne prihaja do škodljivega emitiranja te snovi v okolje. To so pokazale tudi meritve na nekaterih lokomotivah vrste 342 takoj po vgradnji klimatskih naprav. Ker v enem od primerov nismo bili pravočasno obveščeni o rezultatih meritev, ki so bili pozitivni – čeprav so bile lokomotive odstranjene iz prometa – smo na posebnem sestanku s predstavniki vleke zahtevali, da nas v prihodnje o vsem pravočasno obveščajo in da spoštujejo predpise, ki pokrivajo področje tovrstne problematike.

Na sestanku s predstavniki vleke je bilo dogovorjeno, da bo na vseh vozilih 342, ki bodo odstavljena zaradi investicijskega popravila, odstranjen ves azbest. Pred izsto-

pom vozila iz delavnice bodo opravljene meritve vsebnosti azbesta, in če bodo meritve dale pozitiven rezultat, takšno vozilo pred dokončno sanacijo tega problema ne bo prišlo v promet. Na lokomotivah vrste 362, kjer so »klime« že vgrajene, dosedanje meritve niso dale pozitivnih rezultatov, da je azbest v zraku. Na dizelskih lokomotivah pa azbesta, vključno z lokomotivo 664, večidel ni. Na tem sestanku je bilo tudi dogovorjeno, da bo vsem izvršilnim delavcem, ki bi to želeli, omogočen brezplačen zdravniški pregled z namenom, da se ugotovi morebitna obolevnost za azbestozo pri posameznikih. V zvezi s tem bodo sekcije pripravile seznam delovnih mest izvršilnih železniških delavcev, ki bodo upravičeni do pregleda, in določile kraj in roke opravljanja teh pregledov.

POMANJKANJE OSEBJA VLEČNIH VOZIL ZAHTEVA NOVO ZAPOSLOVANJE

Pomanjkanje osebja vlečnih vozil postaja čedalje bolj pereče. Opravljene nadure v letošnjem letu, podatki o velikih količinah neizrabljenega dopusta, predvsem pa ogromen osip v strojevodskih vrstah v prihodnjih treh letih – zaznavajo ga praktično vse sekcije – kliče k temu, da moramo nujno pridobiti nov kader, ki bo nadomestil načrtovani izpad izvršilnih železniških de-

lavcev. Na navedeno problematiko smo v našem sindikatu pristojne že dolgo časa opozarjali.

Na podlagi navedenega je poslovna enota vleka podala predlog upravi, da zaposli večje število novih delavcev, ki jih bomo skozi naš sistem izobraževanja usposobili za delo strojevodij. Po zdaj znanih podatkih je (nekdanja) uprava odobrila

zaposlitev (le) 40 novih delavcev za celotno vleko, pri čemer ni jasno, koliko od teh jih bo sistemu uspelo prekvalificirati iz sedaj zaposlenih na SŽ in koliko bo novozaposlenih. V vsakem primeru je po naši oceni navedena številka novih delavcev premajhna, da bi nam z njo uspelo nadomestiti kadrovske vrzeli, ki bo v naslednjih letih še bolj prisotna.

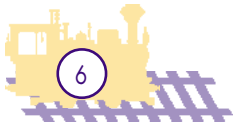
VARČUJMO – PA NAJ STANE, KOLIKOR HOČE!

V slogu nesmisla gornjega naslova bi lahko s kratkimi besedami opisali način, kako podjetje zapira pipico stroškov svojega poslovanja. Klestenje stroškov je v obdobju vladavine Blaža Miklavčiča postala prva prioriteta vodilnih na vseh ravneh

vodenja. No, vsaj mislili smo tako, dokler se nam ni zgodilo razsipništvo »tipa Šimenc« in svetovanje »tipa Miklavčič«.

Saj ne da bi oporekali temu, da bo pameten gospodar vzel pod drobnogled vsa stroškovna mesta v podjetju in okrcal

stroške povsod tam, kjer jih podjetje nekontrolirano in negospodarno porablja. Toda tak pristop, kot ga podjetje vodi v smislu racionalizacije poslovanja zdaj, nas neogibno pelje v situacijo, ko ne bomo imeli več s čim opravljati naše temeljne dejav-



nosti – vleke vlakov. Klestenje stroškov pri vzdrževanju vlečnih vozil in podaljševanje rokov večini oblik kontrolnih in investicijskih popravil vozil ustvarja lokomotivske razvaline, katerim povrh tega – da bo mera polna – povečamo še vlečne obremenitve. In tisti, ki si je to izmislil, zagovarjal, matematično dokazal in na tem vztrajal, si lahko pripne zasluge – na SŽ očitno edine cenjene ekonomske kategorije poslovanja – da je znatno prispeval k racionalnosti poslovanja. Bojim se, da se bo nadaljevanje te zgodbe končalo tako, kot se je zgodilo s kravo tistega kmeta: ko jo je naposled navedil živeti brez hrane, mu je poginila.

Seveda je v kontekstu vodenja politike, kot je opisana v gornjem odstavku, hladno sprejeta vsaka pobuda, ki jo dajemo zaposleni za ureditev delovnih razmer. Bolj kot pomen predlaganega, visi v zraku vprašanje, od kod denar in koliko bo to stalo. Če je predlog težje finančne narave, je možnost njegove uresničitve nična, ker ga je treba prej uvrstiti v finančni plan. Da pa uspe kakšnemu šefu sekcije po že opravljeni lastni selekciji potreb uvrstiti kakšno zadevo v finančni plan, pa preteče kar nekaj let. Do zdaj je veljalo, da so vsaj zadeve, ki so podkrepljene z inšpekcijsko odločbo, prvenstveno upoštevane in uresničene. Primer ureditve razsvetljave na območju tirov, kjer se garirajo dizelmotorniki v

Mariborski kurilnici, nad katerim visi inšpekcijska odločba zaradi tega, ker so se že zgodile poškodbe naših delavcev in je območje zaradi huliganstva in nočne nerazsvetljenosti tudi sicer nevarno, je dokaz, da tudi inšpekcijska odločba ni več ustrezno upoštevana.

Na sestanku s predstavniki vleke, smo tako ta predlog kot še več drugih predlogov o ureditvi delovnih razmer zaposlenih ter potrebnega vzdrževanja in opreme objektov sekcij ponovno posredovali pristojnim v uresničitev. V DE Ljubljana je tako treba prvenstveno urediti kontejner ob tiru 9, urediti problematiko prezasedenosti parkirišča in urediti celotne sanitarije. V DE Zidani Most je treba vgraditi klimatsko napravo v prostorih nadzornika lokomotiv ter osebja vozil ter z novimi stoli opremiti prostor za strojno osebje. V DE Novo mesto je treba čim prej urediti prostor pri nadzorniku lokomotiv za nastop službe strojnega osebja, urediti sanitarije in zamenjati kombi. V DE Maribor je nujno treba urediti celotno območje in prostore, kjer nastopa delo osebja v Murski Soboti, urediti prostor za kadilce v zgradbi sekcije, urediti prostor strojnega osebja na postaji v Mariboru, urediti sanitarije v prostoru kontejnerja v Tezmem ter urediti že omenjeno problematiko nerazsvetljenosti garirnih tirov v Mk. V DE Nova Gorica pa je največ negoto-



Nevarnost odpadanja ometa na zgradbi sekcije za vleko Maribor, kaže zgovorno sliko tega, da se za vzdrževanje in opremo objektov v sekcijah namenja premalo sredstev.

vosti povezano z nameravano selitvijo celotne delovne enote na novo lokacijo.

Na omenjenem sestanku smo sicer dobili nekatere odgovore v zvezi z zastavljeno problematiko, vendar me v duhu uvoda tega prispevka skrbi, da bo to ponovno eden od sestankov, kateremu bodo nujno morali slediti novi sestanki, da bo prišlo na terenu do pričakovane udejanjitve.

V izvršilni in zakonodajni veji oblasti kar nekaj železničarjev

BO NOVA VLADA BOLJ PRIJAZNA DO PROBLEMOV ŽELEZNICE?

Na odgovor na zgoraj zastavljeno retorično vprašanje bo treba nekaj časa še počakati. Ob pogledu na koalicijsko pogodbo, ki pomeni temeljni akt delovanja nove vladne koalicije, pa smo lahko na začetku mandata te vlade kar optimistični. Koalicijska pogodba v delu, ki govori o železniškem prometu, v veliki meri povzema predvolilni program Slovenske demokratske stranke.

V koalicijski pogodbi je navedeno, da si bo nova vlada prizadevala za skladen

razvoj infrastrukture in za uravnoteženo prometno politiko, zagotovila bo varstvo javnega interesa na področju železniškega prometa in možnosti za razvoj železniškega prometa. Izmed ukrepov pa naj omenimo predvsem zavzemanje koalicije, da:

- okrepi mednarodne sporazume o povezi železniškega prometa (interoperabilnost),
- poveča število zavarovanih železniških prehodov,
- zgradi drugi tir med Divačo in Koprom,

- **zagotovi dolgoročno sistemsko financiranje javnega potniškega železniškega prometa,**
- **usposobi Slovenske železnice, da bodo lahko konkurenčno nastopale na trgu,**
- bo **zagotavljala enovitost** Slovenskih železnic in s tem povezano varnost in urejenost železniškega prometa, ker ugotavlja, da ima dezintegracija železniških sistemov več negativnih kakor pozitivnih koristi,



- bo **omejila privatizacijo** tistih delov železniškega transporta, ki danes ustvarjajo dobiček in je s tem zavarovala javni interes ter preprečila negativne posledice, ki bi lahko vplivale na varnost in urejenost prometa,
- **reorganizira javno agencijo za železniški promet** v pomenu njene racionalnosti in učinkovite ureditve razmerij do lastnika in pooblaščenega upravljavca v skladu s spremenjeno zakonodajo.

Iz navedenega je mogoče sklepati, da je v tem delu vsebina koalicijske pogodbe

solidna za naše prihodnje delovanje. Mogoče pogrešamo v koalicijski pogodbi opredelitev vladajočih strank do Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture, ki je v minulih letih pomenil le mrtvo črko na papirju.

Ob vsem tem pa kaže omeniti, da smo v novi izvršilni in zakonodajni veji oblasti tudi železničarji kar močno zastopani. Državni sekretar na prometnem ministrstvu, ki hkrati nadomešča ministra, je postal **dr. Peter Verlič**, nekdanji državni sekretar na prometnem ministrstvu, nekdanji direktor prometnega instituta, ki je nazadnje

deloval kot profesionalni član sveta delavcev na SŽ (intervju z njim smo lahko prebrali v eni od prejšnjih izdaj Budnika). Med poslance državnega zbora pa so bili izvoljeni **Branko Marinič**, ki je deloval v prometni službi v Mariboru, ter **Srečko Prijatelj** in **Srečko Hvauc**, ki sta delovala kot profesionalna člana sveta delavcev Holdinga Slovenske železnice.

Upamo lahko, da pri svojem novem delu ne bodo pozabili, od kod prihajajo, in da bodo imeli po štirih letih delovanja v državnih ustanovah železničarjem tudi kaj pokazati.

Zdenko Lorber

NEENOTNA MERILA – STROKOVNI PRISTOP



Že kar nekaj časa živimo v času sprememb, modifikacij, izboljševanju poslovnih rezultatov, kolektivno odgovornost naj bi prevzela oseba, vendar resnici na ljubo je resničen svet popolnoma drugačen. Izvršilni delavci morajo poznati predpise, delati skladno z njimi in prevzeti osebno odgovornost v vseh režimih, vodstveni in strokovni kader pa se še vedno za svoje strokovne odločitve lahko krije v množici,

nepoznavanje in nespoštovanje predpisov in zakonodaje pa opravičuje z izgovorom, da sledi modernizaciji, novim predpisom in ... Še večji problem pa se pojavi, ko ugotovimo, da imajo isti ljudje, ki načrtujejo in sprejemajo projekte, možnost vplivati na pripravo novih predpisov, s katerimi želijo pokriti oziroma legalizirati svoje napake. Če so novi predpisi namenjeni temu, potem menim, da jih ne potrebujemo.

Velik problem se je pojavil z vključitvijo nove elektronske signalnovarnostne naprave sistema SIMIS - W, na postaji Pivka. Z brzozjavko se uvaja nedopustna posebnost na uvoznem signalu A1. Pri signalnem znaku 5 a »prosto, pričakuj prosto ali previdno« in vključenem dopolnilnem signalu glavnega signala; hitrostnem predkazalu, ki kaže signalni znak 21 b »pričakuj omejitev hitrosti 30 km/h« je aktiven 1000 Hz tirni magnet. Takšno ravnanje je v nasprotju s prvo in drugo točko drugega člena Navodila 425, saj signalni znak 5 a in tudi signalni znak 21 b v nista navedena kot signalna znaka, pri katerih je ASN aktiven. Ravno tako je v nasprotju s prvo in tretjo točko 21. člena Pravilnika 1, saj Pravilnik 1 v tretji točki 21. člena določa, da je dovoljeno svetlobni signalni znak 21 a postavljati oziroma ga upoštevati le, kadar kaže glavni signal, signalni znak »omejeno hitrost«. V peti točki tega člena je zgolj dovoljenje, da je dovoljeno uporabljati hitrostno kazalo tudi v druge namene, vendar ne drugače, kot to predpisuje tretja točka tega člena.

V Sindikatu strojevodij menimo, da je nedopustno spreminjanje oziroma odstopanje od veljavnih pravilnikov oziroma predpisov. Način, kakršen je uporabljen na postaji Pivka, je že v projektu odstopal od pravil, ki so določena, zato se postavlja vprašanje, kako je mogoče, da je takšen projekt dobil zeleno luč. Še večji problem pa se pojavlja v dejstvu, da nova signalnovarnostna naprava v Pivki ni projektirana in predana v obratovanje niti v skladu z novim Pravilnikom 1, ki se še ne uporablja, kar pomeni, da bi že na začetku prihajalo do izjem. Verjetno se pričakuje še sprejem kakšnega navodila, v katerem bi tudi to neumnost popravili in jo s tem legalizirali. Dejstvo je, da je na več postajah na omrežju SŽ najti nedoslednosti, kar zadeva predpise in tehnologijo. Iz tega sledi, da se z novimi predpisi skušajo odpravljati napake, ki so bile storjene v projektih, in ne zagotavljati varnosti in večjo operativnost pravilniku.

Zaradi zagotovitve varnosti in urejenosti železniškega prometa smo zahtevali, da se varnostna naprava na postaji Pivka priredi – popravi tako, da bo skladna z veljavnimi predpisi.

Glede na dejstvo, da je nov Pravilnik 1 predvidel drugačno ravnanje, kot je predpisano v danes veljavnem, pričakujemo poglobljeno razpravo o smotnosti in varni uporabi predpisanega načina v novem Pravilniku 1. Vsekakor se strinjamo, da je posodobitev zdaj veljavnega Pravilnika 1 potrebna, vendar ne na način, ki nas bo vračal 30 let nazaj.

Težko verjamem, vendar vseeno upam, da bomo na SŽ dočkali dan, ko bodo merila o odgovornosti za vse zaposlene enotna in se bodo za strokovnimi odločitvami pokazala imena strokovnjakov. V Sindikatu strojevodij bomo z veseljem podprli nove pametne odločitve, ki bodo prinašale napredek, predvsem pa večjo varnost, ostro pa bomo nasprotovali in se tudi borili proti neumnostim, ki nam jih poskušajo vsiliti v imenu napredka.

Zlatko Ratej

UGODNI PROGRAMI ZDRAVSTVENE PREVENTIVE

Zdravstvena preventiva na Slovenskih železnicah poteka že od oktobra 1980. Namenjena je predvsem krepitevi zdravja, izboljšanju psihofizičnih sposobnosti, dvigu delovnega elana, izboljšanju medsebojnih odnosov, ... Zaradi dolgoletne tradicije izvajanja zdravstvene preventive so se tudi zaposleni marsikaj naučili. Zavedajo se, da je zdravje njihovo največje bogastvo. Pridobljeno znanje o zdravem načinu življenja, kot so športne dejavnosti in zdrava prehrana, mnogi vnašajo v svoje vsakodnevno življenje, saj čedalje več železničarjev in njihovih družin preživlja tudi svoj dopust zelo dejavno.

Programi zdravstvene preventive so sestavljeni tako, da s svojo vsebino kažejo in

s tem udeležence učijo, kako se pridobiva in ohranja zdravje (izboljšuje psihofizična kondicija, preprečujejo motnje presnove, obvladujejo stresi preprečujejo oziroma zmanjšujejo okvare tveganja za okvaro zdravja).

Vsebine programov zdravstvene preventive so oblikovane na podlagi ocene tveganj na delovnih mestih in mnenja Službe medicine dela, prometa in športa pri Železniškem zdravstvenem domu Ljubljana.

Na vseh izbranih destinacijah je predvidenih sedem polnih penzionov v dvoposteljnih sobah, z možnostjo doplačila za enoposteljno sobo. Za začetek in konec izvajanja zdravstvene preventive je predvidena sobota. Prihodi in odhodi udeležen-

cev na zdravstveno preventivo niso organizirani.

Na podlagi določil Dogovora o sodelovanju delavcev pri upravljanju, ki med drugim vsebuje tudi določila o zdravstveni preventivi, pridobijo zaposleni na Holdingu Slovenske železnice, d.o.o. pravico do udeležbe na zdravstveni preventivi po desetih letih dela v družbi, udeležijo pa se je lahko na vsakih deset let enkrat. Pri 7-dnevni udeležbi na zdravstveni preventivi prispevajo pet dni svojega dopusta, dva dni pa delodajalec ter še določen odstotek stroška zdravstvene preventive, ki je odvisen od plače posameznega udeleženca.

Dobrivoje Subič

PREDAJA URE OB ODHODU V POKOJ



Nedolgo tega smo se sodelavci kurilnice Zidani Most poslovili od našega strojevodja Ljuba Novakoviča. Ljubo je bil v Zidanem Mostu strojevodja od leta 1977. Vseskozi je bil cenjen delavec in dober prijatelj. Na sklepno prireditev, ki jo je organiziral kar v kurilnici, je prišlo veliko sodelavcev. Jože Jermančič, predsednik OO Zidani Most, je Ljubo predal uro z motivom lokomotive.

V imenu sodelavcev kurilnice Zidani Most želimo, da bi Ljubo mnogo let preživel v sreči in zdrav.

Peter Misja

Člani OO Ljubljana preživeli noč

POLHARSKA NOČ OO LJUBLJANA – VRH TREBNJE

... Če hočeš biti zdrav, vesel, pojdi z nami na Dolenjsko, kjer griči so in zidance, kjer pije se peklensko ...

No, v našem primeru se je bolj jedlo kot pilo, dogajalo pa se je v lovskem domu na Vrhu Trebnjega, sredi čudovite dolenjske pokrajine, dne 24. septembra – polharska noč namreč, v režiji OO Ljubljana in gosti iz Maribora. Letošnji polharski noči smo zaradi vsem znanega tragičnega dogodka spremenili lokacijo izvedbe. Naj za začetek omenim, da tik ob lovskem domu poteka geografski 15. poldnevnik, kar je tudi primerno označeno s pomnikom. Vrh Trebnje pa je tudi priljubljena rekreativna točka prebivalcev Trebnjega in okolice.

Kot rečeno – zbrali smo se ob 17. uri, ko se je družabno srečanje uradno začelo. Najprej nas je nagovoril organizator, ki je predvsem omenil minulo delo pokojnega sodelavca Danila Antončiča ter našega kolega Marka Trčka, in njuno organiziranje polharskih noči. Njuna zasluga je namreč, da so polharske noči postale stalnica v družabnem življenju strojevodij OO Ljubljana. Mojstri so se nato potrudili in kmalu je prijetno zadišalo po srnjakovem in jele-novem golažu. Čeprav sem prej zapisal, da smo bolj jedli kot pili, pa je vseeno na mizo priromal marsikateri »firkelj« in napolnil »glaž« z edinstveno vsebino, avtohtono samo na Dolenjskem – cvičkom. Odojek in meso z žara sta bila odlična, kar pa je samo po sebi razumljivo, saj sta bila pripravljena po skrivnem dolenjskem receptu – med pečenjem, polita z ... (skrivnost je pač skrivnost). O polhovem mesu sem razpredal že lansko leto, zato naj samo povem



– polh je polh, vseeno, kje ga pečeš in ješ.

Ampak vreme, vreme – VREME!! To je pa povsem druga zgodba. S tremi stvarmi v življenju nikoli nimam sreče. Kadar v živo gledam košarko v Tivoliju, Olimpija vedno izgubi, ko grem na rock koncert v ljubljanske Križanke, vedno pada dež (legendarne ameriške alter – rokerje Pixies sem poslušal z dežnikom v roki – kubična sramota!), zedaj pa se je to »vodno prekletstvo« očitno preneslo še na polharske noči. Deževalo je namreč kot za stavo. Videti je bilo, da so zgoraj delali nadure. Seveda pa to ni zmotilo velikih duhov, še manj pa dobre volje, občutne na vsakem koraku. Pohvala gre vsem našim sodelavcem iz trebanjskega konca, saj so se res potrudili.

Če bi vse zapisano strnil v en stavek, eno besedo, bi se ta glasila preprosto – ODLIČNO !

Z Dolenjsko smo bili več kakor zadovoljni in verjetno se boste strinjali z mano – kdor se hoče zabavati v družbi dobrih in nasmejanih ljudi, ter se obenem pošteno najesti in kaj odličnega okusiti naravnost izpod hrastovega soda, se bo vedno vračal tja. In to z veseljem!

Ker pa sem po očetovem rodu tudi sam Dolenjec iz okolice Trebnjega, naj zapis končam tako, kot sem ga začel:

... zamenjal ne bi je za čisto vse zlato, saj Dolenjska je moja mati...

Robert Zakrajšek

ZIDANMOŠČANI NA TRIGLAVU

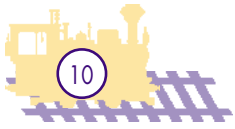
V začetku septembra smo se člani območnega odbora Zidani Most odpravili na Triglav. Popeljali smo se na Pokljuko, kjer smo začeli pot in mimo Planike uspešno prispeli na Triglav.

V vročem in jasnem vremenu smo se na Triglavu sončili kar dobri dve uri. Nato smo se spustili na Dolič, kjer smo se okrepili in tudi prespali. Drugi dan smo pot nadaljevali preko sedmerih jezer, Komarče in

Slapa Savica. Z avtobusom smo se uspešno vrnili domov.

Treba je povedati, da je bilo vse več kakor odlično: organizacija, družba in vreme.

Peter Misja



Druženje upokojenih strojevodij

OGLED MUZEJA V ŠENTJURJU

Peščica upokojenih železničarjev, pretežno strojevodij Franc Pešec, Jože Ratej, Mira in Adolf Flegar, Ludvik Zorko, Jože Bedek, Janko Pinosa, Franc Kokošar se je lepega novembrskega dopoldneva zbrala na železniški postaji Šentjur. Odzvalli smo se povabilu šefa postaje Mihaela Bučarja, da si ogledamo Muzej Južne železnice.

Pred železniško postajo sta razstavljeni in razsvetljeni parna lokomotiva serije 62 in napajalnik. Okrog obeh eksponatov je postavljena lična ograja, ki preprečuje »dejavnost« amaterskim zbirateljem in vandalom. Blizu postajnega poslopja smo videli progovni voziček, zapornice na ročni pogon, likovni signal in predsignal, signalne oznake itd.

Glavni del muzeja je leta 1846 zgrajena kretniška bločna postavljalnica »stellwerken«, ki je po obnovitvenih delih ohranila prvotno podobo. V njem je nameščena signalno - varnostna naprava iz tistih časov, bločni aparat, pogonski mehanizem za zapornice, razne telefonske naprave, med njimi tudi železniška telefonska centrala za štajerske železnice iz leta 1945 porušene mariborske železniške postaje, ... Ohranjena je prometna dokumentacija o vodenju prometne službe, pravilniki in navodila nekatera pisana še v gotici. Posebno vrednost pomenijo izvorni dokumenti o gradbenih objektih, mostovih in predorih. Vidimo lahko različne signalne svetilke na karbid, petrolej in repično olje. Na stenah

visi polno fotografij osebja, ki je svojo službo opravljalo na tej postaji ali bližnji okolici. Ob slovesu nam je Mihael Bučar povedal, da ima še za dve sobi muzejskega gradiva. To bo nameščeno v skladiščni stavbi in predano namenu ob 160-letnici prihoda prvega vlaka, leta 2006.

Srečanje smo nadaljevali v bližnjem gostišču. Obujali smo spomine na lepe in hudo mušne dogodivščine, ki jih v času naše aktivne službe na železnici ni manjkalo. Udeleženci se Mihaelu Bučarju zahvaljujemo za izčrpno razlago pri ogledu muzeja ter mu čestitamo za entuziazem in vztrajnost pri zbiranju in ohranjanju železniških muzejskih eksponatov.

Franc Kokošar

Naše vrste je mirno in tiho zapustil novogoriški strojevodja **ALOJZI BATIČ – LOJZE**

Lojzeta, rojenega 17. junija 1960 v Lokavcu v Vipavski dolini, ni več med nami. Po težki in zahrbtni bolezni se je 21. septembra tiho poslovil od družine, sorodnikov, prijateljev in znancev ter svojih novogoriških kolegov. Iz vinorodne doline pod mogočnim Čavnom, ki v zavetju trnovskih gozdov ponosno kraljuje nad sončno Vipavsko, se je Lojze veliki železničarski družini pridružil 19. februarja 1981. Ni se zadovoljil le s tem, da je postal železničar, in skrita želja ga je gnala naprej. Mikal ga je eden najbolj polnokrvnih in elitnih železničarskih poklicev. Svojo željo si je nato izpolnil po končanem šolanju strojevodske generacije 1982/83 v Mariboru in se po uspešno opravljenem strokovnem izpitu pridružil številni novogoriški strojevodski družini. Lojze ni bil gromovnik, in ni slovel po burni preteklosti, po kateri bi bil prepoznaven. Renome zrelega in zanesljivega sodelavca je stkal z umirjenostjo, preudarnostjo, kolegialnostjo in trdno sklenjenimi prijateljstvi. Oborožen z veliko mero življenjskega optimizma se je že dalj časa spoprijemal z boleznijo in se ji na vse načine skušal izviti iz smrtonosnega objema. Bojeval se je zato, ker je preprosto ljubil življenje, ker je rad in vestno opravljal odgovorno službo in bil ponosen nad kolektivom, kateremu je pripadal ter ga sooblikoval. Še bolj pa se je bojeval zaradi svojih treh otrok, zaradi ljubljene žene, kateri je kruta usoda poveznila na ramena težko in odgovorno breme vzgoje ter preživljanja družine. Smrt je pred njim potegnila poslednji »šah mat« in pisk lokomotive z Vipavske železnice je Lojzetu v slovo še poslednjič presunljivo odjeknil med zrele grozde rodniških trt. Njegov poslednji boj je sicer dobojevan, toda vse, kar mu je uspelo postoriti v teh kratkih 44 letih, dokazuje, da življenja ni vrgel stran! Za seboj je Lojze torej zapustil zmago in vzor! Zmago, zapisano v neizbrisni spomin, in vzor, da je bil dober in skrben oče, ljubeč mož, v našem okolju pa izvrsten sodelavec. Pogrešali bomo njegov miren, a dobrohoten pogled in pretehtano besedo, pogrešali uslužnost, za katero ni nikoli zahteval vračila. Zbogom ... in hvala ti, Lojze!



Ervin Sorč



SINDIKALNA LISTA - DECEMBER 2004

1. Za mesec december 2004 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9565**
3. Zajamčena plača znaša **54.385,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **270.303,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na september 2004 znaša **100,7**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **106,75** (osnova za leto 2003) indeks **125,98** (osnova za leto 2001)
 indeks **114,81** (osnova za leto 2002) indeks **141,03** (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
	135.151,50		17 %
135.151,50	270.303,00	22.975,76 + 35 %	nad 135.151,50
270.303,00	405.454,50	70.278,78 + 37 %	nad 270.303,00
405.454,50	540.606,00	120.284,84 + 40 %	nad 405.454,50
540.606,00	810.909,00	174.345,44 + 45 %	nad 540.606,00
810.909,00		295.981,79 + 50 %	nad 810.909,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **29.733,33 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 dnevnic nad 12 ur **1.011,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnic 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 dnevnice v EURO: Avstrija **1,73**; Italija **1,67**; Hrvaška **0,93**; Madžarsko **1,33**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **94.104,00 SIT**; za 20 let **134.435,00 SIT**; za 30 let **188.208,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **810.909,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
 V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **810.909,00 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 **810.909,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
 V primeru da ta višina presega **810.909,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za december 2004 znaša **215.095,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu, znaša solidarnostna pomoč **645.286,00 SIT + 107.548,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **806.607,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne 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.

SREČNO 2005

Malo za šalo, malo za res

PRED SODIŠČEM

Moški je bil poklican pred sodišče kot priča proti paru, ki je bil obtožen javne nemorale.

SODNIK: »In kaj sta obtoženca počela v parku?«

PRIČA: »Seksala sta, Vaša milost!«

SODNIK: »Bi lahko priča to povedala drugače, nekoliko bolj poetično?«

*PRIČA: »Zavit je bil park v strašljivo temo,
in mene malenkostno strah je bilo,*

ko slišal sem krik poželjive pohote,

oči mi napolnil prizor je nagote.

Ležala sta gola tamkaj na travi,

riti kazala sta lunini bleščavi.

Sodnik, to vam rečem, naj ju bo sram,

če seksala nista, nisem bil tam!«

SPRIČEVALO

Janezek, kje imaš spričevalo? vpraša oče.

Janezek: Posodil sem ga Petru, da bo z njim prestrašil očeta.

GOVORITI VIC BLONDINKAM

Pijanec v gostilni je pristopil k mizi, za katero so sedele tri ženske in jim rekel: »Vam lahko povem vic o blondinkah?« »Poglejte,« je rekla ena od žensk, »jaz sem blondinka in prvakinja Slovenije v ženskem boksu, poleg mene sedi prijateljica, blondinka, ki je prvakinja Slovenije v judu in tretja oz. moja druga prijateljica je tudi blondinka in je prvakinja Slovenije v karateju. Ali nam še vedno želite povedati vic o blondinkah?« »Ne. Res ne! Ne da se mi ga trikrat pripovedovati in nato še razlagati, kaj sem povedal.«

VPITJE

Blondinka in črnolaska sta se peljali z dvigalom, ko se je to nenadoma zaustavilo. Črnolaska je pričela vpiti: »Na pomoč! Na pomoč!«, toda nič ni pomagalo. Dvigalo je stalo med nadstropji. Zato je črnolaska vprašala blondinko: »Ali ne bi vpili skupaj?« in blondinka se je pričela dreti na ves glas: »Skupaj, skupaj!«

NAPAČNO TOLMAČENJE

Mladenič v parku pred seboj potiska otroški voziček v njem pa vrešči otrok. Mladenič se od časa do časa skloni k dojenčku in reče:

»Samo mirno, Peter, samo mirno!«

Starejša gospa, ki je hodila za njim vpraša:

»Kaj pa je malemu Petru?«

»Otroku je ime Marija,« je odgovoril mladenič, »Peter sem pa jaz!«

