



Budnik



ISSN 1408-7405

57

oktober/2005

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE



Beseda predsednika

MESEČNIKI

Človek je stopil na luno, imamo vsakodnevne izlete v vesolje, preko telefonov se odvijajo svetovne vojne, otroci za prve rojstne dneve dobivajo mobilne telefone, na Slovenskih železnica pa se nekako nič ne premakne.

Zaradi spoštovanja predpisov, ki so prepovedovali dajanje signalnih znakov preko UKV-radijske zveze, se je promet za kratek čas resnično ustavil. In sledijo ugotovitve strokovnjakov. Kaj pa je strojevodjem, enkrat jim ni več za delo. Berejo neke čudne predpise. Le kje so jih našli? Povzročajo gospodarsko škodo! Z

Pa saj bi se vse skupaj skoraj izšlo, če ne bi strojevodij, ki so sprejemali in upoštevali signalne znake preko UKV radijskih zvez ob izrednih dogodkih sankcionirali z obrazložitvijo, da tak način sprejemanja in upoštevanja signalnih znakov ni skladen z veljavnimi predpisi. Strojvodje so resnično začeli brati predpise, vlaki pa so se ustavili.

Kdo je zdaj kriv, da vlaki stojijo?

V Sindikatu strojevodij Slovenije smo od leta 1989 redno opozarjali na ta problem, vendar smo vedno naleteli na gluha ušesa. Vesel in ponosen sem, da so strojevodje zdržali pritiske in s tem na odgovornost poklicali strokovnjake, ki so za nastalo situacijo odgovorni.

Da se nismo motili, je dokaz v takojšnjem sprejetju začasnega navodila o uporabi UKV naprav za dajanja oziroma sprejemanje signalnih znakov, kot tudi ravnanje ministra za promet, ki je sedaj izdal Pravilnik o spremembah in dopolnitvah Signalnega pravilnika.

Mislim, da odgovorni strokovnjaki na Slovenskih železnica še ne bodo kmalu stopili na luno, z veseljem pa bi pričakoval, da se nehajo obnašati



»Delo strojevodij za premik bo odslej lažje in varneje«

nelagodnim občutkom ugotavljam, da so ti strokovnjaki dolžni zagotavljati normalne delovne procese, skladne z zakonom, pravilniki, navodili, ne pa na prikrit način zaposlene siliti v prekrške.

kot mesečniki in poskušajo probleme reševati sproti, ne pa po šestnajstih letih in samo v primerih, ko se nekaj zalomi.

Zlatko Ratej

SMO TIK PRED SPREMEBAMI ŽELEZNIŠKE ZAKONODAJE

Če bo šlo vse po sreči, bo v kratkem prišel na dnevni red parlamenta predlog za spremembo zakona o železniškem prometu. Glede na informacije je mogoče reči, da omenjeni predlog sledi usmeritvam, ki smo jih v resoluciji o enovitosti Slovenskih železnic in v resoluciji o pridobitvi statusa

upravljalca železniške infrastrukture člani podpisali množično podprli pred poletnimi počitnicami. Enovitost Slovenskih železnic, kot najustreznejša oblika podjetniške organiziranosti našega podjetja, pa nam bo preko omenjenih sprememb zakona zagotovila tudi ustrezno pozicijo področja vleke

v sistemu. Naša enotnost pri opredeljevanju, kaj je za nas bolje, in uspešni poskusi vplivanja tam, kjer se odločitve sprejemajo, nam očitno rodijo sadove.

Na pričakovane spremembe torej smemo zreti optimistično.

KDAJ O PLAČNIH RAZMERJIH?

Plačna razmerja, ki so v Pravilniku o sistematizaciji izražena v različnih količinskih posameznih delovnih mest, so vedno predmet debate in pobud po novem vrednotenju. Od tod izvirajo tudi pričakovanja, da se odpre razprava o spreminjanju sedanje sistematizacije delovnih mest.

Ker smo v zadnjem času priča nekaterim pisnim oziroma ustnim predlogom o večjih spremembah, je treba v zvezi s tem podati informacijo o tem, kdaj bo prenova plač-

nega sistema dejansko predmet pogovorov z delodajalcem. Glede na to, da si lahko v kratkem obojamo spremembo zakona o železniškem prometu, ki bo na novo določil način naše podjetniške organiziranosti, bo navedeno povzročilo spremembo Pravilnika o notranji organizaciji, slednje pa bo podlaga za novo členitev delovnih procesov v okviru nove sistematizacije delovnih mest. V predlogu sprememb akta o sistematizaciji pa se bomo ob novem šifran-

tu števila delovnih mest in številu izvajalcev na teh mestih pogovarjali tudi o količinskih razmerjih. Kakršne koli obljube o reformi plačne politike – ne da bi bili spoštovani omenjeni postopki – so navaden populizem.

SSSLO bo kot reprezentativen sindikat strojnega osebja zastopal naše interese v vseh navedenih postopkih. Če ste prebrali gornji sestavek, potem lahko ugotovite, da v prvem postopku že dejavno sodelujemo.

VELIKI KADROVSKI PROBLEMI V SEKCIJAH TERJAJO NOVE ZAPOSLOTITVE

Če zapišemo, da se v sekcijah za vleko srečujemo z velikimi kadrovskimi težavami, potem vam s to informacijo gotovo nismo povedali nič novega. Drži pa dejstvo, da je sedanje stanje pomanjkanja osebja vlečnih vozil hujše, kot je bilo kdaj koli v zadnjih letih. Da imamo zelo nizek odstotek izrabe letošnjih dopustov, da so imeli na primer v SV Divača v obdobju do letošnjega junija že preko tri tisoč nadur, da DE Maribor razpolaga le s 15 strojevodji v rezervi in

da z bolj spodbudno statistiko ne razpolagajo tudi v ljubljanski sekciji, potem je upravičeno pričakovati, da bo poslovodstvo sprejelo nekatere potrebne ukrepe. V sindikatu pristojne nenehno opozarjamo, da je treba čim prej izobraziti potencialne kandidate za strojevodsko šolo ter začeti postopke za novo zaposlovanje. Kar zadeva šolo za strojevodje, lahko ugotovimo, da poteka v treh oddelkih v vseh sekcijah. O zaposlovanju nanovo pa je PE Vleka

pripravila podrobnejšo kadrovsko analizo stanja, ter pri predlagu končne številke nujnih zaposlitev upoštevala tudi predvideno dinamiko upokojitvev osebja vlečnih vozil v bližnji prihodnosti (v prihodnjem letu se upokoji več kot 50 naših kolegov). Če upoštevamo dejstvo, da se novega strojevodjo ne da »narediti« čez noč, potem je upravičeno pričakovati, da bo poslovodstvo začelo postopke zaposlovanja nanovo čim prej.

Iz dela prometno tehnične komisije

POSTOPKI SPENJANJA LOKOMOTIV V IZJEMNIH PRIMERIH ODSLEJ JASNEJŠI

Prometno tehnična komisija dela od začetka svojega mandata zelo dejavno. Takoj smo se srečali z veliko problemi, ki nas obremenjujejo, nekaj problemov pa smo tudi podedovali.



Preklic sporne vsebine okrožnice 4/97 razjasnil postopke spenjanja v izjemnih primerih

Ne bom se spuščal v vse podrobnosti dela prometno tehnične komisije, mnenja pa sem, da lahko probleme, ki nas tarejo, ustrezno rešujemo le skupnimi močmi. Ne smemo si dovoliti, da posameznimi resorji dela v sindikatu ne bi delovali soodvisno in v stalni pomoči drug drugemu. Če bomo delovali enotno in dobro, lahko pričakujemo dobre rezultate.

Naše delo in rezultati so se pokazali s sprejetjem Navodila za določanje izmen osebja vlečnih vozil 200.06, ki je začelo veljati 1. 5. septembra. V tem navodilu je za strojevodje zelo pomembna točka, ki govori o trajanju neprekinjene vožnje, kar do zdaj nismo imeli natančno urejeno.

Poslovodstvo je sprejelo prve popravke Navodila za opravljanje vlečne dejavnosti, kjer nam je uspelo vnesti naše pripombe (na primer: ravnanje ob okvari varnostnih naprav).

Odpravljene so nejasnosti okrog spenjanja in odpenjanja lokomotiv, s tem ko nam je uspelo s sprejemom nove okrožnice preklicati sporno dopolnilo okrožnice 4/97.

Proge 3, 4 in 5 med postajama Ljubljana in Zalog so na našo zahtevo označene s

signalnimi znaki za progovne hitrosti. Na postaji Ljubljana severna vozovni pregledniki opravljajo zavarne preizkuse. Dajanje signalnih znakov pri premiku se po UKV-napravah opravlja na podlagi začasnega obvestila za uporabo UKV-naprav pri premiku, kar je za osebje vsekakor boljše kakor doslej. Čakamo pa tudi na naslednjo številko Uradnih objav, kjer bo objavljeno Navodilo o uporabi UKV naprav.

Kar zadeva delo tehnične komisije, se je ta ukvarjala predvsem z določitvijo mikrolokacije vgradnje klimatskih in radiodispečerskih naprav na vlečnih vozilih. Tako poteka vgradnja klimatskih naprav in RDZ na prvi garnituri 311, pospešeno pa se bodo vgrajevale RDZ in klimatske naprave na vozila 813 ter preostala dizelska vlečna vozila. Na našo zahtevo se pripravlja priročnik za odkrivanje napak na dizelskih vlečnih vozilih in še bi lahko našteval.

Imeli bomo toliko, kolikor si bomo uspeli izboriti sami. Nič nam ne bo podarjeno. Zato pozivam vse, da po svoji moči in znanju pripomorete k boljšemu življenju in delu, ki nas čaka v prihodnosti.

Marko Janežič

Spremembe Navodila za opravljanje vlečne dejavnosti 200.01

V SPREMEMBE NAM JE USPELO VNESTI NAŠE PRIPOMBE

O navodilu za opravljanje vlečne dejavnosti bi lahko rekli, da je najbolj »naš« navodilo, saj se s svojo vsebino konkretno dotika načina opravljanja dela osebja vlečnih vozil. Zaradi tega smo vedno občutljivi, ko je govor o njegovih spremembah. Z zadovoljstvom lahko povzamem, da so v sedaj sprejetih spremembah tega navodila, kljub vrsti problemov pri usklajevanju, upo-

štewane pripombe, ki smo jih zagovarjali v SSSLO.

Prvo spoznavanje strojevodje z neznanim vlečnim odsekom bo po novem ponovno potekalo z dvakratno vožnjo podnevi in dvakratno vožnjo ponoči v obe smeri. Z mapo obvestil se bodo po tej spremembi seznanjali tudi pomočniki strojevodje. V prve spremembe tega navodila je uvrščeno

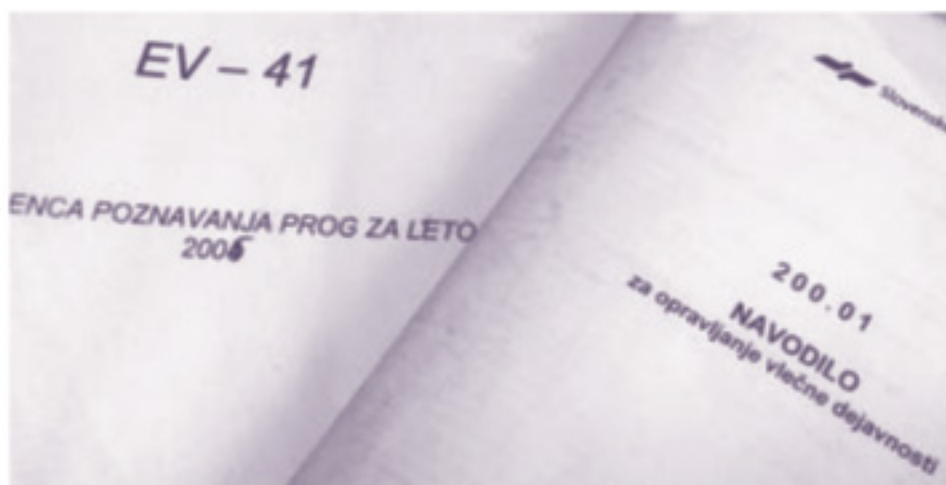
novi poglavje o uvrščanju lokomotiv v vlake. Svoje mesto je v tem navodilu našla tudi naša zahteva, da mora ob izrednih dogodkih, kot so pavoženja oseb in trčenja vlakov s cestnimi vozili, pri katerih pride do poškodb oseb ali smrtnih žrtev, matična enota poskrbeti za zamenjavo osebja vlečnih vozil na mestu izrednega dogodka. Pri okvari budnika je sprejet naš predlog, da



se sme z okvarjeno budnostno napravo s hitrostjo 30 km/h opraviti vožnjo vlaka do prve naslednje, in ne do prve zasedene postaje, kot to piše v sedaj veljavnem navodilu. Odpravljena pa je tudi možnost, da bi lahko na progi vozil vlak z okvarjeno ASN in budnostno napravo, kot je to možno po sedaj veljavnem navodilu.

Spremembe Navodila bodo pričele veljati po objavi v Uradnih objavah SŽ, razen nekaterih točk, povezanih z okvarami nekaterih naprav na vozilih, katere pa so vezane na pričetek uporabe posameznih pravilnikov. Zaradi lastne obveščenosti kaže biti na posamezna končna in prehodna določila novega navodila posebej pozoren.

Jadranko Tomič



S spremembo Navodila 200.01 bo ponovno veljalo, da mora strojevodja prvo spoznavanje z neznanim vlečnim odsekom opraviti z dvakratno vožnjo podnevi in dvakratno vožnjo ponoči, v obe smeri.

Iz dela komisije za varstvo pri delu

NOVI ČEVLI NA PREIZKUŠNJI

Na kolegiju predsednika SSSLO smo se na začetku septembra med drugim pogovarjali tudi o poletnih čevljih. Do teh pogovorov je prišlo zato, ker je bilo mnogo pripomb na kakovost poletnega čevlja. Že pri prvi dobavi tega čevlja smo opazili, da je ozek in nizek. V začetku letošnjega poletja pa so začeli prihajati čevlji z odrezanim podplatom. Takoj so začele prihajati pripombe, in to predvsem iz Štajerske in Primorske. Pripombe so bile predvsem na to, da se noga v čevlju poti in peče ter da



Novi čevlji so pri nekaterih naših kolegih na preizkušnji do sredine novembra.

podplat drsi. V tem času je tudi prišlo do več reklamacij – barva je namreč hitro zbledela, odlepil se je podplat itd.

Na podlagi teh ugotovitev sem sklical sestanek s Službo za varnost in zdravje pri delu in nabavno službo. Na tem sestanku v sredini septembra smo bili navzoči predstavniki vodstva sindikata, predstavniki službe za varnost in zdravje pri delu, nabavne službe in proizvajalec čevljev iz podjetja Dolenc. Na podlagi naših argumentov smo družno oblikovali predlog, da proizvajalec pripravi čevlji, ki bo imel vdelan ustrezen protidrski podplat, vdelano membrano proti potenju in da bo izdelan iz kakovostnejšega usnja, ki pa naj bo v prednjem delu oblikovano širše, kot pri čevlju, ki se dobavlja sedaj.

V drugi polovici meseca smo pri proizvajalcu preizkusili nove čevlje in bili ob tem prijetno presenečeni, ker je sestavljal dva zelo dobra para čevljev, ki vsebujeta vse prej našteje predloge. Dogovorili smo se, da bo po dostavi desetih parov obeh vrst čevljev naše članstvo šestdeset dni preizkušalo omenjene čevlje. Prepričan sem, da se

bomo po preteku preizkusne dobe lahko dogovorili za nabavo takšnih čevljev, ki bodo kar najbolj zadovoljili interese naših članov.

Na obeh sestankih smo se pogovarjali tudi o nošenju varnostnega telovnika. Menimo, da je v katalogu ocene tveganja preobširno opredeljeno, kdaj vse je treba telovnik uporabljati. Zaradi tega smo se dogovorili, da bomo sprožili zahtevek za spremembo kataloga ocene tveganja, ki osebju predpisuje nošenje varnostnega telovnika. Seveda se ne zavzemamo za to, da telovnikov sploh ne bi več nosili, temveč želimo, da naj bo jasno opredeljeno, v katerih primerih je osebje vlečnih vozil izpostavljeno tveganju povoženja. Tako bi bilo natančno določeno, kdaj je treba telovnik obleči in kdaj ne.

Razpravljali smo tudi o neustreznosti dežnega plašča. Poleg velikosti je tudi izbrana barva tisto dejstvo, ki dela dežni plašč neustrezen. Razprava na obeh sestankih se je zato gibala v smeri, da naj bi bile jakne oziroma anoraki ustrežnejših krojev in barv.

Sergij Birsa

PRED SPREMENBAMI CELOSTNE GRAFIČNE PODOBE NAŠEGA SINDIKATA

Trenutno se med drugim ukvarjamo tudi s prenovno celostne podobe našega sindikata. Prenova celostne podobe našega sindikata je posledica potreb po spremenjeni podobi sedanjih članskih izkaznic, vizualne podobe Budnika, spletne strani in drugih razpoznavnih vsebin, s katerimi nastopamo v javnosti (zastava, tiskovine ipd.). Ker je namen celovito poenotiti omenjene »izdelke«, s katerimi nastopamo v javnosti, se je v zvezi s tem razvila tudi razprava o primernosti našega znaka, ki nas spremlja vse od ustanovitve. Da je elipsasta podoba

bolj podobna grbu kakor pa splošno uporabnemu znaku ali logotipu, nas opozarja jo poznavalci, ki pri svoji presoji upoštevajo pravila semantike. Za nekatere moteči so tudi simboli (krilato kolo), ki jih najdemo v sedanjem znaku in lahko asociirajo na simbole, ki smo jih uporabljali v nekdanji državi. Podobnih pogledov je še več. Preden se bomo dokončno odločili, pa bomo v sindikatu o tem gotovo še ustrezno razpravljali. Prve predloge o novih simbolih SSSLO prejmemo naslednji mesec.

Ker v to razpravo sodi tudi prenova

Budnika, bi gornjim vrsticam še nekaj dodal. V minulem obdobju je bilo na temo Budnika izrečenih kar nekaj besed, ki zagovarjajo spremembo njegove podobe. Seveda se z vsemi, ki to zagovarjajo, strinjam in v smeri sprememb se tudi dela. Toda po pregledu grafične podobe lokalnih tiskanih medijev v Sloveniji, ki sva jih Zdenko Lorber in Robert Zakrajšek imela možnost prebrskati na srečanju Združenja lokalnih tiskanih medijev v Sevnici, sva lahko ugotovila, da se glede vizualne podobe Budnika nimamo ničesar sramovati.

PRIPRAVILI SMO ELEKTRONSKO ZBIRKO PREDPISOV

Pri opravljanju sindikalnega dela smo se predstavniki sindikata večkrat srečali s problemom iskanja najrazličnejših predpisov. Ob iskanju posameznega predpisa se velikokrat spopadamo z vprašanji njegove veljavnosti, vprašanjem, kje najti posamezen predpis, kdo je njegov skrbnik, vprašanjem o dostopnosti strani uradnega lista, uradnih objav, registra veljavnih predpisov in podobno.

V SSSLO smo zato pripravili zgoščenko, s katero se bo mogoče na hitro seznaniti s posameznim predpisom in njegovo vsebino. Na zgoščenci je zbranih več kakor 400 veljavnih predpisov s področij delovne pravne zakonodaje, železniške zakonodaje, veljavnih predpisov na Slovenskih železnicah in aktov našega sindikata. Da nam je uspelo zbrati omenjeno število predpisov, je bilo treba preskenirati prek dva tisoč strani različnih pravilnikov, navodil,

okrožnic, obvestil ipd. ter poizvedovati, kje kakšen predpis dobiti. Podlaga za uvrstitev posameznega predpisa na zgoščenko je



bila njegovo evidentiranje v Registru veljavnih predpisov RS oz. v Seznamu veljavnih predpisov na SŽ – oboje preverjeno na

stanje 6. septembra 2005. Kot zanimivost: na SŽ je v veljavi 648 različnih predpisov, ki so tematsko zajeti v 17 področij (vodenje prometa, vleka, kadri, tov. in pot. promet, infrastruktura in podobno).

Zgoščenko naj bi uporabljali člani skupščin in člani prometne ter tehnične komisije SSSLO. Prepričan sem, da vam bodo omenjeni kolegi, ki delujejo znotraj posameznih odborov, pomagali pri posredovanju kakšnega predpisa v elektronski obliki, če boste katerega potrebovali.

Zavedamo se, da so predpisi živa vsebina, ki se nenehno spreminja, zato bo treba v prihodnje premisliti o ažuriranju veljavnosti predpisov preko prenovljene spletne strani našega sindikata ali preko ftp strežnika, ki bo omogočal nemoten dostop do sprotne ažuriranih predpisov.

Zdenko Lorber

Predpisna uporaba UKV-naprav povzročila veliko težav

VSA ČAST STROJEVODJEM ZA PREMIK V ZALOGU

Problematika dela z UKV-napravami je občutena že dalj časa. Če smo odkriti, je sporazumevanje pri premiku po omenjeni napravi kamen spotike vse od tedaj, ko

smo po sprejemu Navodila za uporabo radijskih frekvenc kanalov UHF 07 m frekvenčnega področja, leta 1989, te naprave začeli uporabljati.

Praksa uporabe UKV-naprav se pri uporabnikih teh naprav žal ni končala le pri predpisanem sporazumevanju in dajanju obvestil pri premiku, ampak so se nema-



lokrat uporabljale kot sredstvo za dajanje signalnih znakov. Da je to v nasprotju z veljavnimi predpisi, s(m)o vedeli vsi. Strezni-
tev, ki je v tej zadevi pomenila sprememba dotedanega načina razmišljanja, je povzročil izredni dogodek jeseni leta 2003, pri katerem je zaradi opisanega načina dela prišlo do nezgode na ljubljanski železniški postaji. Za izredni dogodek se je takrat iskala odgovornost le pri strojevodji, s čimer pa se v našem sindikatu nikakor nismo mogli sprizniti. Pa naša razmišljanja niso šla toliko v smeri, da je treba krivce za dogodek iskati tudi pri drugih delavcih, ki sodelujejo pri premiku, ker s tem ne bi rešili generalnega problema, temveč nas je jezilo dejstvo, da so odgovorni ob vedenju, kaj se dogaja, vseskozi tiščali glavo v pesek.

Naša stalna prizadevanja, da se UKV naprava »legalizira« kot sredstvo za dajanje signalnih znakov, smo intenzivirali takoj po tem dogodku. Poti, da se problematika UKV naprav dokončno razreši, sta bili v bistvu samo dve. Ali da te naprave vržemo z lokomotiv ali da jih na podlagi sprememb predpisov upoštevamo kot sredstvo za dajanje signalnih znakov. Da smo imeli s tem nemalo težav, priča dejstvo, da je na dnevi red posloводства navedena problematika prišla komaj po dveh letih od omenjenega izrednega dogodka. Sklep posloводства, ki je bil sprejet prvega julija, je sicer

pomenil določen premik, saj je uprava naložila izvršilnim direktorjem za vodenje prometa in vleko, da pripravita vse potrebno, da se v novem signalnem pravilniku UKV opredeli kot sredstvo za dajanje signalnih znakov in da se v zvezi z uporabo te naprave pripravi ustrezno navodilo. Ampak tak pristop ni dajal nobenih časovnih zagotovil, da bi smeli pričakovati skorajšnjo razrešitev problema. Direktor PE Vleka in TVD je tako ob koncu avgusta izdal obvestilo, s katerim je osebje vlečnih vozil posebej seznanil, da je dajanje/sprejemanje signalnih znakov po tej napravi prepovedano. Vestno spoštovanje veljavnih predpisov strojevodij za premik na razi-
žni postaji Zalog je povzročilo pravi kaos. Veliko vlakov je obstalo, prihajalo je do zamud. Dogaanje ni ostalo skrito niti medijem. Po stari navadi enostranskega načina poročanja so si nas ponovno privoščili v časopisu Dnevnik, kjer so nas diskreditirali že v naslovu prispevka: »Strojevodje berejo predpise, vlaki pa stojijo«.

Uprava je v času zastojev na korespondenčni seji sprejela besedilo sprememb signalnega pravilnika in ga posredovala na Ministrstvo za promet. Ob tem pa so člani uprave skupaj z izvršilnimi direktorji za vleko, vodenje prometa in tovarni promet sprejeli še začasno obvestilo o uporabi UKV naprav za dajanje oziroma sprejemanje signalnih znakov.



»UKV naprave so po spremembi signalnega pravilnika postale sredstvo za dajanje signalnih znakov«

Skoraj neverjetno je, da je bila sprememba signalnega pravilnika sprejeta in objavljena že 30. septembra. Tik pred objavo v uradnih objavah pa je tudi že sprejeto Navodilo o uporabi UKV naprav, ki bo dokončno zaprlo poglavje omenjene problematike.

Na podlagi vsega kar se je v minulem obdobju dogajalo lahko ugotovimo, da je naša dosledna drža pri omenjenem problemu bistveno pripomogla, da se o problematiki UKV naprav več ne rabimo pogovarjati. Dolgoletna želja strojevodij za premik, da UKV naprava dejansko postane sredstvo za dajanje signalnih znakov, je sedaj uresničena.

Zdenko Lorber

Evropska konferenca o azbestu

ALARMANTNE OCENE O PRIČAKOVANJU ŠTEVILA UMRLIH V EVROPI ZARADI AZBESTA

V prostorih Evropskega parlamenta v Bruslju je 22. in 23. septembra potekala evropska konferenca o azbestu s tematiskimi naslovi: politika, zdravje in človekove pravice. Na področju škodljivosti azbesta je v Sloveniji najaktivnejši Sindikat azbestnih bolnikov, s katerim tudi tesno sodelujemo. To sodelovanje je botrovalo tudi skupni udeležbi na konferenci.

Vsi prispevki, ki so jih udeleženci podajali – ti pa so prišli iz večine evropskih držav – so nakazovali na nevarnost in zahrbtnost azbesta na eni strani, na drugi

strani pa na izmikanje povzročiteljev za sanacijo z azbestom okuženega okolja, predvsem pa nepripravljenost s finančnimi sredstvi pomagati pri zdravljenju bolnikov. Tako je eden od razpravljavcev menil, da borba proti azbestu poteka še vedno zgolj na sodiščih, v javnosti, na političnem področju, a je neuspešna zaradi finančnih interesov povzročiteljev. Žrtve pa bi rade zgolj zdravje in pravico.

Kljub evropski direktivi 1999/77EC še vedno niso vzpostavljeni registri zaposlenih, ki so bili izpostavljeni azbestu, zdrav-

niški pregledi se ne opravljajo takoj po izpostavljenosti, kljub temu da je 40 let obvezna doba pri hranjenju zdravniških izvidov. Po ocenah nemškega inštituta bo v Zahodni Evropi na leto umrlo devet tisoč ljudi zaradi azbestnih bolezni. Za celotno Evropo pa je ocena še bolj alarmantna, saj naj bi zaradi azbesta do leta 2034 umrlo 250 tisoč ljudi. Stroški zdravljenja znašajo v Veliki Britaniji 1,4 milijona funtov na leto, in vsi se krijejo iz blagajne zdravstvenega zavarovanja. Tudi tukaj povzročitelji ne prispevajo ničesar. Razpravljavci

napovedujejo val tožb po vsej Evropi, saj nimajo upanja na dovolj trdno politično voljo, ki bi povzročitelje prisilila k bolj človeškemu pristopu do obolelih. Tako so na primer v Italiji podjetju Eternit s sodno odločbo zasegli 85 milijonov evrov za zdravljenje in sanacijo okolja, nekatere lastnike in menedžerje podjetij pa tudi že ovdili zaradi povzročitve smrti iz malomarnosti.

Na konferenci smo sprejeli tudi dokaj obširno resolucijo, v kateri predlagamo EU, parlamentu in evropski komisiji, da med drugim:

- prepove selitve v Evropi prepovedane industrije z azbestom v države tretjega sveta,
- da vzpostavi ostrejšo zakonodajo na področju azbesta, ki bo obvarovala prizadete,
- da nameni več sredstev za raziskave novih metod zdravljenja,
- da v zakonodaji spremeni besedilo, ki govori, da industrija z nizko vrednostjo azbesta »ni« nevarna v »je« nevarna in končno nekaj, kar je tudi za naše člane izrednega pomena:
- EU naj pripravi seznam vseh javnih objektov, kjer je uporabljen azbest, in na-

- črte za njihovo sanacijo do leta 2007,
- do leta 2008 pa seznami in načrte za sanacijo vseh ladij, železniških vozil, letal in zasebnih domov, kjer je azbest vgrajen

Celotna resolucija bo objavljena pozneje, ko bom prejel njeno uradno verzijo.

Povem naj še, da je bilo leto 2005/2006 določeno za akcijsko leto proti azbestu. V ta namen je v pripravi tudi velika demonstracija, ki bi se naj odvijala v Bruslju. Datum pa za zdaj še ni določen.

Drago Tonej

Počasnih voženj je čedalje več

ALI SE PRAV NIHČE NE VPRAŠA, KAKŠNO ŠKODO NAM POVZROČAJO?

Maja 2001 smo slavnostno odprli novo progo na relaciji Murska Sobota-Hodoš. Po tehničnih karakteristikah je veljala ta proga ob zgraditvi za najboljšo v tem delu Evrope, saj naj bi omogočala hitrost do 160 kilometrov na uro.

Danes, štiri leta po njenem odprtju, niti en vlak na tem odseku proge ne vozi več kot 80 kilometrov na uro, ob tem pa se srečujemo še z vrstami počasnih voženj, ki znatno znižujejo potovalne hitrosti, povzročajo dodatne stroške vleke ter kvarno vplivajo na stanje vlečnih vozil. Znana primera vpeljave takšne počasne vožnje sta na relaciji Ljutomer-Belinci. Počasni vožnji sta bili na potnem prehodu v km 031,810 in v km 29,770 vpeljani v sredini februarja, vsi vlaki pa morajo od takrat čez ta prehoda voziti s hitrostjo 30 kilometrov na uro. Po znanih informacijah se je počasna vožnja uvedla zaradi tega, ker objekt signalno-varnostnih naprav na potnem prehodu s polzapornicami sega v prostost potrebne vidnega polja voznikov cestnih vozil. Naprave za zavarovanje potnega prehoda do danes še niso vključene v redno obratovanje.



Po znani metodologiji izračuna povečane porabe na dizelskih vlečnih vozilih, zaradi upočasnitve vlakov na obeh prehodih, v enem tednu porabimo 2556 litrov nafte

Več, kot če teh dveh počasnih voženj ne bi bilo. Pri izračunu so upoštevane vse vožnje (zgolj rednih potniških in tovornih vlakov, ki vsak dan vozijo na tem odseku proge. V mi-

nulem obdobju smo torej samo na račun povečane porabe goriva izgubili prek štiri milijone tolarjev. Da drugih škodljivih vplivov teh počasnih voženj sploh ne omenjam (zamude vlakov, poraba zavornjakov, kvarnost vpliva na stanje vlečnih vozil, proge itd.)

Pri vsem tem je najhuje, da zaradi obstoječe zakonodaje, ki daje Agenciji za želez-

niški promet status upravljalca železniške infrastrukture, naše podjetje ne more storiti kaj veliko, da se nezavidljivo stanje razreši. Koliko pa Agencija vlaga v odpravo številnih počasnih voženj, pa je moč hitro ugotoviti iz podatka, da je teh počasnih voženj čedalje več. Skrajni čas je, da naše podjetje po spremenjeni zakonodaji po-

novno postane odgovoren dejavnik upravljanja javne infrastrukture. Prepričan sem, da bo skrb po hitri odpravi razlogov za uvajanje počasnih voženj veliko večja, kot smo ji pri Agenciji za železniški promet bili priča do zdaj.

Milan Mikl

Velika škoda pri iztirjenju vlaka 47406 v Laškem

IZTIRJENJE ODKRIL NEPRAVILNOSTI PRI NALAGANJU VAGONOV V KOPRU

Devetindvajsetega avgusta se je ob 18.50 med postajama Rimske Toplice in Laško iztiril tovorni vlak 47406, ki je prevažal železovo rudo iz Kopra v avstrijski Linz. Iztirjenje je povzročila počena os na enem izmed vagonov. Reševanja situacije se je takoj lotila intervencijska skupina iz Ljubljane, ki je obvestilo o izrednem dogodku prejela ob 19.20. Po ogledu kraja dogodka so vpoklicali vozilo Unimog, pomožni vlak in tirno dvigalo EDK 750 T.

Delo pri utirjenju vozil je bilo zelo naporno. Ekipa se pričela z delom na terenu sredi noči in tako neprenehoma delala do končne sanacije razmer. Vagone, ki so še bili v voznem stanju, so umaknili v Laško in Rimske Toplice, druge pa so s pomočjo delavcev podjetja Suravina razrezali in odpeljali s tovornjaki.

Delo intervencijske skupine je bilo končano šele 31. avgusta ob 4.20, skupaj s pospravo pa so delo končali šele ob osmi uri zjutraj. Vsi člani intervencijske skupine, ki so sodelovali v odpravi posledic izrednega dogodka, so se odlično izkazali. Pokazali so visoko raven profesionalnosti in – kar je morda najbolj pomembno – pokazali so, da so res predani svojemu delu. Kdor o tem dvomi, naj sam izračuna, koliko časa so bili na terenu, in preveri, v kako težki situaciji so delali.

A to je edina plat zgodbe pri tem iztirjenju, ko lahko nekoga za predano delo



pohvalimo. Povsem drugače bo omenjena iztirjenja vplivala na tiste odgovorne, ki so dopustili, da so tovorni vlaki pri prevozu železove rude vozili s preveliko težo naložila. Da je bil preveč naložen samo vlak, ki se je 29. avgusta iztiril, ne gre verjeti. Še posebej ne ob podatku, da je bilo od vseh vagonov kar sedem vagonov s preveliko težo naložila. Posamezni vagoni pa so bili prenatlačeni v povprečju sedem ton na va-

gon. Sami si lahko izračunate, koliko vlakov smo na Slovenskih železnica ob takem načinu nalaganja in tehtanja vagonov vozili zastoj in kako je navedeno kvarno vplivalo na stanje vozil in infrastrukture. Upamo, da bodo pristojni organi ugotovili in sankcionirali tiste, ki so Slovenske železnice oškodovali za večmilijonske zneske.

Robert Zakrajšek

v megleno jutro, vendar nam to ni vzelo volje. Pot nazaj v dolino skozi meglo in nekaj kapljic nas je vodila čez Velo polje in čez planino Voje proti Bohinju. Porabljene kalorije smo nadomes-

tili v gostišču Erlah v Ukancu, odkoder smo nekoliko utrujeni, a zadovoljni odšli proti domu.

Bogdan SRPČIČ

PRIJETNI SPOMINI NA NAŠE POLETNO SREČANJE V HERVOLU

Množica članov z vseh koncev Slovenije se je 11. junija zbrala na srečanju članstva v Hervolu, ki so ga organizirali člani območnega odbora iz Zidanega Mostu. Za dobrodošlico nas je pričakal domač kruh, ki se je večji del noči pripravljala v družini našega kolega, strojevodje Antona Šivavca. Po zaželeni dobrodošlici smo se udeleženci razkropili po lepem prizorišču kmečkega hrama Hervol. Nekaj jih je zasedlo prosta mesta v šotoru, nekaterim pa so bile bližje klopi v gozdičku ob prizorišču. V uvodu srečanja nas je prijazno pozdravil predsednik območnega odbora Branko Strniša, ki je bil najodgovornejši za potek celotnega srečanja. Kot je to v tradiciji, je programski del srečanja povezoval Dobrivoj Subič, ki je svojim gostom na odru zastavljal zanimiva in šaljiva vprašanja. Med goste pa nam je letos uspelo povabiti ministra za gospodarstvo Andreja Vizjaka, obiskal nas je novi direktor Holdinga Slovenskih železnic dr. Jože Jurkovič, poslanec državnega zbora Bojan Rugelj ter direktor vleke Valter Oblak. Pozdravni nagovor je letos prvič pripadal novemu predsedniku SSSLO Zlatku Rateju. S kratkimi pozdravnimi nastopi pa so nas z odra pozdravili novi direktor dr. Jože Jurkovič, minister Andrej Vizjak in direktor vleke Valter Oblak. V okviru celodnevne družbe smo si udeleženci imeli možnost ogledati lovski muzej in se na panoramski vožnji popeljati z letalom s cerkeljskega prizorišča. Na prizorišču pa so si nekateri ogreli dlani na odbojškem igrišču ali se potegovali za moštveno zmago svojega območnega odbora v vlečenju vrvi. Veselo druženje s petjem in nazdravljanjem je večina nadaljevala še na vlakih, s katerimi smo se vračali domov. Prijetno druženje kliče k temu, da se naslednje leto snidemo še v večjem številu.



Zbrane je nagovoril predsednik SSSLO Zlatko Ratej. Od leve na sliki, predsednik OO Zidani Most Branko Strniša, minister za gospodarstvo RS mag. Andrej Vizjak, direktor Holdinga SŽ dr. Jože Jurkovič in animator naših prireditev Dobrivoj Subič



NOGOMETNI TURNIR SSSLO V NOVEM MESTU NI POSTREGEL S PRESENEČENJEM NA VRHU

Prvič se je menda zgodilo, da smo imeli pri organizaciji vsakoletnega turnirja v nogometu smolo z vremenom. A kljub kislemu vremenu ni bilo tako hudo, saj je organizatorju uspelo tekmovalni del turnirja brez večjih težav speljati do konca. Čeprav smo se v začetku spraševali, v kakšen kot nas vodi organizator, ko nas je z avtomobilom spremljal do konca višjeležečega naselja, smo na kraju turnirja ugotovili, da gre za prijeten ambient, kjer polovico igrišča obdaja gozd. Zaradi vlažnega asfalta smo imeli nekaj strahu, da bi se kakšen nogometaš poškodoval, a vse je potekalo v najlepšem redu.

Nogometaši v ekipah, ki se po vsakoletnih turnirjih medsebojno že dobro poznajo, so se, kljub znanemu favoritu srčno borili. Vsaka zmaga je imela nek svoj pomen, še posebej, če kakšen manjši odbor premaga večjega, če se gre, kdo bo najboljši med Primorci, če je treba maščevati lanski poraz ipd. Draž je ekipam predstavljalo tudi dejstvo, da so pogrešali nekaj nasilcev igre pri mariborski ekipi. A je bilo upanje na zmago proti favoritom kljub temu jalovo. V finalu se je z Mariborčani brezuspešno borila ekipa območnega odbora



Poigravanje Mariborčanov s svojimi nasprotniki

iz Ljubljane. Pokal najboljše ekipe so tako dvignili v zrak nogometaši iz OO Maribor, najboljši strelec turnirja je postal Branko Školiber, najboljši golman Drago Polšak (oba iz Maribora). Da letos ni bil podeljen prehodni pokal, je bilo krivo dejstvo, da so ga Mariborčani pozabili prinesiti s sabo. V

šali je bilo rečeno, da je bilo to storjeno namerno, ker naj bi ga bilo škoda izpostavljati vožnji v Novo mesto in nazaj. Letos smo žal izmed ekip pogrešali Celjane, katerih so poškodbe njihovih igralcev stale udeležbe na turnirju.

KOLESARSKI IZLET OO LJUBLJANA IN OO DIVAČA; GORIČKO – PREKMURJE

Tistega dne je sonce kot običajno vstalo na vzhodu. Nič nenavadnega. Nekaj drugega pa je bilo zanimivo. Vse ptice so letele na vzhod, vsi pogledi so bili usmerjeni na vzhod, in glej zlomka, tudi vsi vlaki so nenadoma vozili proti vzhodu. Pa smo sedli na enega in se še mi podali tja. Proti vzhodu. Proti dežel, imenovani Goričko in Prekmurje. Deželam, kjer lahko popotnik leže med neskončne nasade vinske trte,

občuduje mavrico na skoraj jasnem nebu in spregovori s popolnim tujcem, ki te sprejme z iskrenim nasmehom na ustih, tako da imaš po parih besedah občutek, da ga poznaš že celo večnost. Da, to sta Goričko in Prekmurje. Čeprav že stari mački, smo bili nad gostoljubnostjo prijetno presenečeni, tako da je vtise zelo težko strniti v kratek prispevek. Lahko samo povem, da smo spoznali, da na tem svetu še vedno živijo

ljudje, ki niso izgubili občutka za sočloveka. Tistega občutka, ki smo ga mi, preobremenjeni s tempom modernega časa morda nekje spotoma že pozabili. Sprejem, gostitev in prenočišče pri Svetem Tomažu, kar je uredil naš sodelavec Mirko Cvetko, sprevalnik v Zidanem Mostu, degustacija prekmurskih dobrot v Beltincih pri kolesarski rodbini Kavaš, romantični Otok ljubezni v Ižakovcih, sproščena zabava streljaj od

madžarske meje, na vikendu našega sodelavca Franca Gyoreka, kitara in nalezljiva dobra volja Jožeta Veldina, spremljava izleta s strani Roberta Červeka, vse to so stvari, ki ne bodo ostale samo v spominu, ampak tudi v srcih vseh udeležencev izleta. Da naši izleti resnično postajajo tradicija, pa pove podatek, da so se letošnjega udeležili tudi kolegi strojevodje iz Zidanega Mosta. Pa vas morda zanima še najpogostejši izrečen stavek med vožnjo – povsem preprosto: »Je... ti, naj mi še kdo reče, da sta Goričko in Prekmurje sama ravnina!!« (ha-ha). Za konec pa – hvala Goričko, hvala Prekmurje, hvala vam, Mirko, Franc, Jože in Robert za ogromno pomoč pri realizaciji, hvala rodbini Kavaš iz Beltincev in hvala vsem izrednim ljudem, ki živijo na tem lepem koščku naše dežele.

Robert Zakrajšek



POSEBNA PONUDBA TERM OLIMIA ČLANOM SSSLO

Na podlagi dogovorjenega sodelovanja med Sindikatom strojevodij Slovenije in termami Olimia, nudijo Terme Olimia članom Sindikata strojevodij Slovenije, kot tudi njihovim družinskim članom oz. spremljevalcem, na podlagi predložene članske izkaznice, po ugodnih cenah naslednje usluge:

Termalija in Aqualuna

- celodnevno kopanje – odrasli
- celodnevno kopanje – otroci

1.600,00 SIT

1.200,00 SIT

Savna

2.500,00 SIT

Savna + kopanje

3.000,00 SIT

Navedene cene veljajo do konca leta 2005 med tednom, kot tudi med vikendi oziroma prazniki.

Doživite vznemirjenje na najboljših vodnih atrakcijah.

Dobrivoje Subič

Srečanje tretje generacije strojevodske šole

HITRO ČAS BEŽI ...

Služatelji tretje generacije strojevodske šole v Ljubljani, šolsko leto 1969/70, se redno srečujemo vsakih pet let. Letos smo se konec maja dobili v Divači. Srečanju 22 slušateljev sta se polna mladostne energije priključila tudi predavatelja Vili Kozinc in Niko Štravs.

Po uvodni kavici smo se z avtobusom odpeljali v Lokev. V jedilnici pršutarne so nam postregli z okusnim kraškim pršutom, ki smo ga poplaknili s kraškim teranom. Ogleдали smo si reklamni film o pršutarni in nato odšli na kratek ogled proizvodnje.

Naslednja postaja je bila kraška jama Vilenica, kjer smo videli lepote podzemeljskega sveta.

Pot nas je nato vodila v vojaški muzej v Lokev. Vodnik, ki je hkrati lastnik in direktor muzeja, nas je fasciniral s podrobnim poznavanjem vsakega od razstavljenih eksponatov. Povedal nam je, da predstavlja ta muzej komaj štiri odstotke celotne že zbrane zbirke, ki je zaradi pomanjkanja prostora nima kje razstaviti.

Končna postaja je bilo gostišče Risnik v Divači, kjer smo imeli kosilo in na veliko

obujali spomine na šolske dni. Sprejeli smo sklep, da se odslej srečujemo vsako leto.

Za vzorno organizacijo srečanja sta za služna Zvone Vatovec in Antun Kovač, za

kar se jima v imenu vseh udeležencev lepo zahvaljujem. Zahvala gre tudi SV Divača za prevoz.

Franc Kokošar



Srečanje tretje generacije strojevodske šole

V spomin

NAŠE VRSTE JE ZAPUSTIL DIVAŠKI STROJEVODJA - TOMAŽ REBEC



Med vsemi mejami, ki so postavljene človeku, naj bo mlademu ali staremu, je smrt tista najbolj dokončna, ki loči med tem življenjem in tistim, ki morebiti obstaja onkraj. Ob vesti o nepričakovanem slovesu človeka, ki nam je bil dolga leta blizu, se zdrzemo in v trenutku zavemo človeške krhkosti in minljivosti.

Tomaž se je rodil 8. oktobra 1968 v Ljubljani in po končani poklicni železničarski šoli leta 1986 prišel v strojevodske vrste Sekcije za vleko Divača. Delo strojevodje je opravljal vestno, in vsi tisti, ki nas je štel za prijatelje, smo mu popolnoma zaupali.

Čeprav mu je delo strojevodje pomenilo veliko, to ni bila edina stvar, ki je zapolnjevala njegov vsakdan. Svoj prosti čas je posvečal sinu in veliki ljubezni do motorjev – moto krosu. Prav ta strast je Tomaža 13. julija 2005, ko smo ga pričakovali v nočno izmeno, prav na robu domače vasi, nepričakovano odtrgala od vseh nas.

Tomaž, vlaki, ki vozijo mimo tvojega zadnjega počivališča v Pivki, ti bodo s svojim drdranjem peli večno uspavanka.

Dobriboje Subić

SINDIKALNA LISTA - SEPTEMBER 2005

1. Za mesec september 2005 znaša višina izhodilčne plače za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0455**
3. Zajamčena plača znaša **55.853,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **271.835,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **99,9**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **101,59** (osnova za leto 2004) indeks **115,46** (osnova za leto 2002)
 indeks **107,36** (osnova za leto 2003) indeks **126,69** (osnova za leto 2001)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

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

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

8. V letu 2005 se prizna splošna davčna olajšava mesečno v višini **47.033,33 SIT** in se med letom ne bo spreminjala.
9. **Znesek uskladiitve za leto 2005** se v višini **8.543** se od 1.8.2005 prišteje v osnovno plačo, kar pomeni, da se **količnik osnovne plače** vsakega delavca **poveča**, poleg 0,124 iz naslova uskladiitve za leto 2004 ($8.901/71.883 = 0,124$), **še za 0,119** iz naslova uskladiitve za leto 2005 ($8.543/71.883 = 0,119$).
10. Povračilo za prehrano na uro **127,50 SIT**. Delavcem, ki delajo več kot 8 ur, **za vsako uro nad 8 ur** pripada povračilo v višini **128,00 SIT**. Delavcem, ki pretežno opravljajo svoje **delo na terenu** in se vsak dan vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu** v višini **23,00 SIT**.
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.716,00** od 8 do 12 ur **2.358,00** od 6 do 8 ur **1.745,00**
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 **116,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **558,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **485,00 SIT**.
12. Terenski dodatek če traja delo
 4 do 8 ur dnevno **75,00 SIT**, več kot 8 ur dnevno **990,00 SIT**,
 delavcem na vožnji na uro **108,50 SIT**, vendar največ dnevno **990,00 SIT**.
OPOMBA: Glede na določila nove uredbe se terenski dodatek v celoti všteva v davčno osnovo.
13. Inozemske dnevnic v **EURO/urot**: Avstrija **1,73**; Italija **1,67**; Hrvaška **0,93**; Madžarsko **1,33**
14. Jubilajne nagrade: za 10 let **95.415,00 SIT**; za 20 let **136.307,00 SIT**; za 30 let **190.829,00 SIT**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **815.505,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! **Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.**
16. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **815.505,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! **Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.**
17. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP. Celotna višina izplačane enkratne solidarnostne pomoči v primeru smrti delavca, se všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja in se obračuna po VP - C8.
18. Enkratna solidarnostna pomoč za september 2005 znaša **218.090,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. S tem so mišljene solidarnostne pomoči, ki se nanašajo na vse primere iz prvega odstavka 227. člena KPDŽP. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) znaša solidarnostna pomoč **654.271,00 SIT + 109.045,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka. Celotni znesek solidarnostne pomoči, ki je izplačan delavčevi družini ob smrti delavca zaradi nesreče pri delu se všteva v davčno osnovo iz delovnega razmerja in obračuna pod VP - C8.

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Šitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:
Anastazija 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 izdaje na osnovi 13. točke tarifa št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prenehanju davka (Ur. list RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenija, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MINIJE

glešilo Sindikata strojevodij Slovenija štajo med proizvoda, za
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

**V PRIHODNJI
ŠTEVILKI BOMO
PRIPRAVILI
PRISPEVEK O
PRVIH IZKUŠNJAH
STROJEVODIJ Z
LOKOMOTIVO,
KI JE DOBILA IME
»HELGA«**

Malo za šalo, malo za res

AFRIKA

Sine: »Oči, a mogoče ves kje je Afrika?«

Oče: »Ne vem, dej pejd mami vprašat, ona je pospravljala.«

PADEC V LUKNJO

Gresta Bosanec in Slovenec po temi skozi puščavo, seveda v mraku ne vidita velike
luknje pred seboj in padeta notri.

Pa pravi Slovenec: »Ja kaj bova pa zdaj naredila?«

Bosanec pa odvrne: »Jao...pa vi Slovenci bi samo radili!«

AVTORADIO

Pusti moški avto na parkirišču in nanj nalepi listek

»Ne vlamljaj, nimam avtoradia!«

Ko pride nazaj, avta nikjer, najde pa listek na tleh in na njem dopisano:

»Ne sekiraj se, ga bomo že zmontirali!«

LJUBICA

Mož in žena sta na večerji v restavraciji. Naenkrat se njuni mizi približa prekrasna
mlada lepotica, da možu masten francoski poljub, mu pove da se vidita kasneje in
odide. Žena presenečeno bulji v moža in reče: »Kdo pri vragu je bil to?«

»Eh«, odgovori mož, »ona je moja ljubica.«

Hjoj, dovolj je dovolj, reče žena. »Poln kufer imam tega, hočem ločitev.«

»Čisto razumen«, odgovori mož, »ampak želel bi te spomniti, da če se bova ločila,
pomeni to nič več nakupovalnih potovanj v Pariz, nič večerij, prezimovanja na
Barbadosu, nič več poletij v Toskani, nič več BMW in Mercedes v garaži. Ampak
odločitev je tvoja.«

Ravno v tem trenutku v restavracijo vstopi skupni prijatelj, s čudovito lepotico ob
sebi. »Kdo je ta ženska, s katero je Jim?« vpraša žena.

»To je njegova ljubica«, reče mož.

»Najina je lepša«, odgovori žena.

ZAKONSKI SEKS

Nek par je bil poročen skoraj že dvajset let in vsakič, ko sta se ljubila je mož vztrajal,
da seksata pri ugasnjeni luči. Vendar se je po vajeletih letih ženi to zdelo že malce
neumno, zato je sklenila, da bo skušala prekiniti to neumno navado. Tako je neke
noči sredi seksa prižgala luč in ko je pogledala malce nižje, je vsa šokirana videla, da
ima njen mož v rokah igračko na baterije.... vibrator!! Bil je mehak in
čudovit...mnogo večji od njegovega. Ko je to videla je popolnoma znorela: »Ti prasec,
kako si mogel vsa ta leta imeti takšno skrivnost!! Boljše zate, da takoj razložiš
zadevo!!«

Mož jo mirno pogleda v oči in reče: »Jaz bom razložil glede igračke, ...
ti pa razloži glede otrok, ki jih imava!!«

KDO JE OČE

Pride mamica na upravno enoto: »Rada bi prijavila rojstvo otroka.«

Matičar: »Vi ste mati?«

»Da« odgovori mati.

»Kdo je pa oče?«

»Ne vem« odgovori mati.

»Kako ne veste, kdo je oče vašega otroka?«

Mati mu odvrne: »A bi vi vedeli, če bi se urezali s cirkularko, kateri zob vas je urezal?«

RAJON

»Ali tvoja mama sploh ve, kaj počneš?«, je vprašal moški rosno mlado
dekle, ki se je prodajalo na ulici.

»Upam, da ne! To je namreč njen rajon.«

KO BI PREJ VEDELA

Pohotni soprog dahne ženi: »Bi bila za enega na hitrico?«

Žena osupne: »Hočeš reči, da sem ves ta čas imela možnost izbire?«