

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikar-strojevodij.si



Številka 65
December 2008

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Križi in težave uveljavljanja novih predpisov

Zaslužili smo si božičnico – zaslužili bi si tudi prenovo plačnega sistema

Ali nas čaka privatizacija tovarnega prometa?

Natančnejša navodila za obračun terenskega dodatka

31. januar 2009



20 let

**Srečno
2009**

Leto, ki nas čaka, ne bo lahko!



Čeprav bi kazalo ob prazničnosti prehoda iz starega v novo leto začeti ta uvodnik z bolj optimističnim naslovom, nam trenutne gospodarske razmere žal ne vlivajo velikega optimizma. Zavedajoč se dejstva, da je tudi naše podjetje podvrženo vsem turbulencam, ki jih prinaša svetovna gospodarska kriza – če pri tem odmislim tiste, ki si jih skuhamo sami –, potem nas leto 2009 ne pričakuje prav prijazno.

A potegnimo za začetek črto pod leto 2008. Minulo leto si bomo zapomnili po več dogodkih. Med prijetnejše zagotovo sodijo volitve v svet delavcev Slovenskih železnic, kjer smo ob visokem zaupanju članstva in visoki volilni udeležbi gladko izvolili nov svet delavcev in si še dodatno utrdili položaj v tem organu delavskega predstavništva zaposlenih v podjetju. Da so volitve odmevale širše oziroma da smo bili posamezniki v povezavi z njimi permanentno medijsko diskreditirani, so poskrbeli v nekaterih medijih, katerim smo postali priljubljena tarča medijskega omalovaževanja. Zaradi tega smo se prvič odločili, da proti njim vložimo tožbe ter tako operemo dobro ime sindikata kot tudi posameznih članov – strojevodij, ki so bili v teh zgodbah neupravičeno diskreditirani.

Rdeča nit naše pozornosti leta 2008 je bila namenjena predpisom. V ta projekt smo v sindikatu vložili veliko časa in napo-

ra, da smo poskušali vplivati na oblikovanje popravkov, tako v uveljavljenih predpisih, kot tistih, ki so se pripravljali v našem podjetju. Začetek uporabe novih predpisov, 14. december, je pokazal, da smo imeli prav, ko smo trdili, da so predpisi nejasni. Če ne bi Slovenske železnice s prehodnimi navodili pojasnile določenih ravnanj, potem bi bila zmeda na terenu še veliko večja. Naš cilj, da poskušamo vplivati na predpise tako, da se odpravi večina nesmislov in anomalij, še ni dosežen. Leta 2009 se bomo tej tematiki (žal) še morali vračati.

Da bo leto, ki je pred nami, zelo zahtevno, nam govorijo nekateri dogodki, ki so se zgodili že v iztekajočem se letu. Poleg gospodarske krize, katere posledice bomo še le začutili, kaže omeniti namero nove vlade, da bo proučila možnost privatizacije tovarnega prometa. Po slabih dveh letih sorazmernega miru glede odpiranja vprašanj statusnega preoblikovanja podjetja se bomo leta 2009 očitno ponovno vračali k železniški zakonodaji. Da se bo leto 2009 začelo z določeno negotovostjo, pa je poskrbel minister za promet, ki je napovedal zamenjavo nadzornega sveta in posloводства. Da si je s to potezo nabral simpatije v javnosti, je nesporno. Še posebej zaradi tega, ker je kot razlog zamenjave omenjal

sporno izplačilo božičnice in domnevno nepripravljenost Slovenskih železnic na nove predpise. A v naših očeh bo deležen simpatij še le, ko bo kot resorni minister poskrbel za ustrezen odnos države (lastnika) do našega podjetja. In ta odnos se bo kazal ob ustrezni podpori prave razvojne strategije podjetja, ob pravočasnem sklepanju dolgoročnih pogodb za opravljanje gospodarskih javnih služb, ob vodenju ustrezne cenovne politike prevoza potnikov ali ob podpori investicijskim projektom nabave novih vozniških sredstev. Od ministra pa pričakujemo tudi več pozornosti do aktualne problematike uveljavljanja novih predpisov, ki jih bo v prihodnje potrebno spreminjati.

Ne glede na nekatere slabe napovedi, ki nam jih prinaša leto 2009, pa bomo že januarja slavili dogodek, na katerega smo lahko vsi ponosni. V Sindikatu strojevodij Slovenije praznujemo 20. obletnico naše ustanovitve. Ker gre za naš praznik, sem prepričan, da bomo 31. januarja napolnili kongresni center v Portorožu in se tako na primeren način spomnili naših bogatih dvajsetih let delovanja. Vabim vas, da si vzamete čas in da se poveselimo skupaj.

Na svidenje 31. januarja v Portorožu.

Zlatko Ratej

*Želimo vam
vesele praznike ter
srečno in uspešno
leto 2009.*

*Strojnemu osebju
pa predvsem –
srečno vožnjo!*

*Glavni odbor
Sindikata
strojevodij Slovenije*





Spoštovani!

*Ob praznovanju 20. obletnice ustanovitve
Sindikata strojevodij Slovenije*

Vas

vljudno vabimo na svečano akademijo,

*ki bo v soboto, 31. januarja 2009, ob 13. uri
v Kongresnem centru Grand hotela Bernardin v Portorožu.*

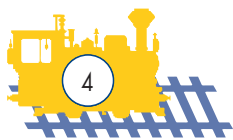
Prireditve bo sestavljena iz dveh delov. V prvem, uradnem, delu bo predstavljena kratka zgodovina delovanja Sindikata strojevodij Slovenije, slišali bomo govor predsednika SSSLO ter vabljenih gostov, potem pa bo sledil bogat kulturno-umetniški program.

V drugem delu se bomo preselili v hotelsko restavracijo, kjer bo ob spremljavi glasbene skupine potekalo družabno srečanje. Zaželeno je, da na prireditve povabite tudi vaše partnerice.

Prevoz na mesto prireditve bomo organizirali z avtobusi, stroške celotne prireditve pa nosi glavni odbor SSSLO.

Ko boste v prihodnjih dneh prejeli vabilo za obisk svečane akademije, sporočite svojo udeležbo svojemu območnemu odboru.

31. januar je naš praznik – praznujmo ga skupaj!



Križi in težave uveljavljanja novih predpisov

Odisejada uveljavljanja novih predpisov s področja varnosti železniškega prometa je doživela svoj dan »D«, ki se je zgodil v nedeljo, 14. decembra. Ne glede na številne pripombe in njihova usklajevanja z Javno agencijo za železniški promet (AŽP) se nujno potrebni popravki novih pravilnikov niso objavili v roku, ki bi odpravil večino anomalij novih predpisov. Zanimivo ob vsem tem je, da nam je v teh usklajevanjih uspelo uskladiti kar nekaj naših pripomb (kar dokazujejo zapisniki z usklajevanj) in da je AŽP na svojem portalu že objavil uradni predlog prvih popravkov Signalnega pravilnika, a je očitno v vmesnem obdobju nekdo sprejel odločitev, da se postopek pravočasne uveljavitve prvih popravkov novih pravilnikov dobesečno ustavi. Kako naj si namreč razlagamo dejstvo, da po zadnjih avgustovskih usklajevanjih Signalnega pravilnika in Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil, AŽP – kljub dogovoru – ni več skliceval usklajevanje sprememb Prometnega pravilnika. Prav tako se, namenoma, na portalu AŽP ni objavil predlog prvih popravkov

pravilnika o zavorah, o katerih smo se že uskladili. In kot absurd. Agencija za železniški promet pa si je v tem obdobju lahko vzela čas za usklajevanje drugih pravilnikov, kot na primer Pravilnika o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev.

Da novi pravilniki prinašajo obilo nejasnosti in da signalnovarnostna sredstva na progah niso primerno usposobljena za prehod na nove predpise, smo skupaj ugotavljali tudi na ministrstvu za promet. Na enem od sestankov, ki je potekal 6. novembra 2008, se je direktorica direktorata za železnice osebno zavzela za to, da bo ministru za promet predlagala preložitve uporabe novih predpisov za eno leto. Nič od tega se ni zgodilo. Kljub vsem opozorilom, ki so bila posredovana, se je 14. december zgodil. Da naša opozorila in pomisleki niso bili zamen, se je hitro pokazalo. Če na dan »D« na primer niso jasni postopki glede odprave vlakov, ko vendar gre za enega temeljnih postulatov zagotavljanja varnosti v železniškem prometu, potem je s predpisi resnično nekaj zelo

narobe. Predvsem zaradi tega, ker so v konkretnem primeru določila 54. člena Signalnega pravilnika in določila 153. člena Prometnega pravilnika nejasna in upravičeno spravljajo v dvom tako tiste, ki bi nam morali podati jasno razlago, kot tiste, ki jih moramo na terenu upoštevati. In seznam nejasnosti novih predpisov se s tem ne konča. Ne glede na to, da Slovenske železnice izdajajo obvestila, ki natančneje določajo nekatere postopke in ravnanja izvršilnih železniških delavcev, smo tudi tokrat dokazali, da se v kriznih momentih znamo zbrati in reagirati pravilno. Opozorila sindikata, da je treba v nejasnih zadevah ravnati v duhu največje varnosti – tudi če bi zaradi zagotavljanja tega prihajalo do nerednosti, motenj ali ustavitve izvajanja železniškega prometa – so tako priletela na plodna tla. Ampak dejstvo, da se po zaslugi izvršilnih železniških delavcev promet trenutno odvija sorazmerno normalno, nas ne odvezuje od tega, da ne bi v prihodnje ponovno vplivali na pripravljalce, da se predpisi pripravijo jasno in nedvoumno.

Zavorna oprema lokomotiv v novih predpisih – primer, kako se predpisi ne bi smeli pripravljati!

Dogajanje v zvezi z uveljavitvijo določb Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil je v dneh pred 14. decembrom dvigovalo temperaturo marsikateremu vpletenemu. Ne nazadnje se je s tem moral pozabavati tudi novi minister za promet, ki je to dogajanje omenjal kot enega od razlogov, zakaj direktorju Slovenskih železnic več ne zaupa. Ker se je v dneh pred uveljavitvijo skušalo odpravljati predvsem posledice določbe o potrebnosti vgradnje dveh neodvisnih »tipk« za sprožitve samodejne zračne zavore na lokomotivah oziroma se je iskal ustrezen način, kako sporno določbo preklcati, je ob tem treba nekaj reči tudi o tem, kako je ta določba sploh nastala. Zanimivo je, da je določba o potrebnosti vgradnje dveh neodvisnih »tipk« prepis besedila iz **predloga** »Tehnične specifikacije interoperabil-

nosti (TSI) za lokomotive«, ki še sploh ni sprejet. Javna agencija za železniški promet je torej v naš pravni red vsilila nekaj, kar v Evropi še sploh ne velja. Da zadeva ni tako nedolžna, je treba ob tem vedeti, da pomeni dosledno spoštovanje pravilnika za Slovenske železnice velik strošek (dodatno aktiviranje samodejne zračne zavore na večini lokomotiv), pri čemer ni nobenih zagotovil, da bo veljavni TSI takšno določbo sploh vseboval. Pa tudi če bo evropski TSI ostal v takšni vsebini, kot je sedaj predlagana, bo zagotovo opredelil določeno prehodno obdobje do njegove polne uveljavitve. To bi na primer lahko pomenilo, da nekaterim našim starejšim lokomotivam skoraj zagotovo ne bi bilo treba dodatno vgrajevati omenjenih tipk aktiviranja samodejne zavore. In še zanimivost. Veljavni pravilnik o zavorah, za namen vgradnje dodatnih »tipk« ni predvideval nikakršnega prehod-

nega obdobja. Iz vsega navedenega se človek resnično vpraša, s kakšnim ciljem so napisani novi pravilniki.

Ko se trenutno soočamo z besedilom prvih popravkov Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil (ki se urgentno dotika le popravkov člena, ki odpravlja pogoje, povezan s potrebnostjo vgradnje dveh neodvisnih »tipk« za aktiviranje samodejne zavore), zadeva deluje že kar groteskno. Prepričani smo, da se bo moral novi minister za promet še večkrat podpisati pod spremembe in dopolnitve novih pravilnikov, s katerimi bo popravljaj napake njegovih pripraviljavcev. Podobno kot v navedenem primeru. Vprašanje pa je, ali bodo tudi v prihodnje glavni krivec Slovenske železnice, kot se je zelo priročno pokazalo v tem primeru, ko je bilo treba »argumentirati« nezaupanje do posloводства.



KAJ ČAKA ŽELEZNICE PO NOVEM KOALICIJSKEM SPORAZUMU?

Ali nas čaka privatizacija tovarnega prometa?

Koalicijske stranke, ki so po volitvah prevzele oblast v državi, so sprejele koalicijski sporazum, s katerim so opredelile ključne prioritete vodenja vladne politike v sedanjem mandatnem obdobju. Za nas najbolj zanimivo področje, ki zadeva prometno politiko, prinaša kar nekaj sprememb. Med pozitivnimi kaže omeniti zavezo vladnih strank, da bo na leto opravljenih za 50 kilometrov remontov prog, da bomo začeli gradnjo drugega tira proge Koper-Divača, da bo moderniziran obstoječi tir na tej progi, da se bodo

začele aktivnosti za uvedbo brezžične komunikacije za železnice (GSM-R), da se bo začela vzpostavitev evropskega sistema za nadzor vlakov ECTS in da bo izvedena elektrifikacija proge Pragersko-Hodoš. Med spremembe, ki bi jim težko rekli, da so pozitivne, pa sodi predlog koalicijskih strank, da bodo proučile možnost privatizacije tovarnega prometa. Ker je s tem povezano vprašanje umestitve (delitve) področja vleke, bomo seveda zakonodajne spremembe na tem področju dejavno spremljali.

Ustavitev postopkov kadrovanja novih strojevodij

Da se gospodarska in ekonomska kriza iz bančnega sektorja čedalje bolj seli v realni sektor, je mogoče zaslediti iz dneva v dan. S padcem povpraševanja in s tem povezanim padcem naročil se praktično sooča ves razviti svet in temu primerno se iz dneva v dan korigirajo načrti fizičnega obsega proizvodnje blaga in storitev tudi v Sloveniji. Posledično temu se tudi Slovenskim železnicam

slabšajo projekcije prepeljanega tovora, ki ga bomo prepeljali leta 2009. Glede na to, da bo leto 2009 zaznamovano z manjšim prometom, je bila sprejeta odločitev, da se začetek kadrovanja novih strojevodij preloži na poznejše obdobje, ko bo situacija bolj jasna in predvidljiva.

V pričakovanju imenovanja novega posloводства Slovenskih železnic

Ne popolnoma nepričakovano se je/bo zgodila zamenjava nadzornega sveta (NS) in posloводства Slovenskih železnic. Upošteva dejstvo, da je generalni direktor Tomaž Schara že oktobra zahteval, da se nadzorni svet opredeli do njegovega predloga o zamenjavi Branka Omerzuja in Igorja Hauptmana z mesta članov posloводства, sta bili v bistvu samo dve možnosti. Ali bodo nadzorniki sledili njegovemu predlogu, da se posloводство obnovi s strokovnjakoma iz marketinga in financ ali pa bo zamenjano celoto posloводство. Glede na to, da predsednica nadzornega sveta, Jelka Šinkovec Funduk, ni sklicala seje NS, na katerem bi lahko odločali o predlogu direktorja, je na svoj način to

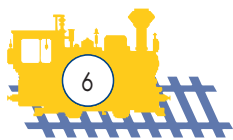
storil kar novi minister Patrik Vlačič. No, novi minister je šel še korak dlje, s tem, ko je poleg izraženega nezaupanja do članov posloводства predlagal tudi zamenjavo celotnega nadzornega sveta. Tisto, kar v celotni »zadevi« izrazito moti, je lahkotnost pričakovanja, da bo zamenjava ključnih ljudi s sabo prinesla tudi čudežne rešitve za boljše poslovanje našega podjetja. Brez pravega odnosa lastnika – države do Slovenskih železnic oziroma do vseh vprašanj položaja in vloge železnice v družbi, ne bo pomagala nobena kadrovska menjava. To se je navsezadnje pokazalo v zadnjih desetih letih, ko smo menjali pet direktorjev, od katerih nobeden ni dočkal konca mandata.

Zaslužili smo si božičnico – zaslužili bi si tudi prenovo plačnega sistema

Kot je že v navadi, je bila decembrska božičnica pospremljena z valom javnega neodobravanja. Mediji so kar tekmovali v tem, kdo bo bolj sočno etiketiral oceno, da si železničarji božičnice pač nismo zaslužili oziroma da je v primerjavi z letom 2007 absolutno previsoka. V zvezi s tem je naš sekretar Silvo Berdajs, ki ima za pozitiven izplen dogovarjanj okrog božičnice največ zaslug, za enega izmed medijev slikovito dejal, »da je to samo znamenje, da je bila lani božičnica premajhna«.

V senci odmevnega izplačila božičnice pa so v poznojesenskem obdobju potekala tudi dogovarjanja o nadgradnji plačnega sistema. Naš koncept, ki ga je povzela tudi poslovna enota Vleka,

predvideva različno rangiranje strojevodij. V osnovi se predvideva, da bi se strojevodje rangirali na podlagi kriterijev delovnih izkušenj na delovnem mestu strojevodje, na podlagi skupne delovne dobe, na podlagi števila opravljenih izpitov za vlečna vozila in na podlagi poznavanja prog. Seveda so pričakovane pozitivne korekcije količinskih razmerij, glede na sedanjo situacijo, ko se vsi strojevodje nahajajo znotraj enega plačilnega razreda. Je pa žal omenjeni koncept, o katerem so potekali že resni pogovori, zaradi trenutnih gospodarskih razmer začasno ustavljen, ne pa tudi zavržen.



NAŠA SINDIKALNA CENTRALA SZS ALTERNATIVA, DEJAVEN UDELEŽENEC DIALOGA O RAZREŠEVANJU GOSPODARSKE KRIZE

Memorandum sindikalnih central kot odgovor na gospodarsko krizo

Naša sindikalna centrala SZS Alternativa je skupaj z drugimi sindikalnimi centralami pripravila poseben memorandum, v katerem predlagamo nekatere ukrepe, s katerimi bi zajezili gospodarsko krizo in njene posledice, s katerimi se trenutno soočamo. V memorandumu smo sindikalne centrale opredelile prek štirideset ukrepov, ki bi jih bilo treba v ta namen upoštevati. Kot osrednja misel našega memoranduma je izpostavljena teza, da se gospodarska kriza ne sme lomiti na plečih zaposlenih, s tem da bi se zmanjševale njihove pravice, ki jih zagotavlja delovno pravna zakonodaja. Sindikati vztrajamo, da je treba v času gospodarske krize okrepiti socialno državo, katere trdnost se mora pokazati ravno v kriznih trenutkih družbe, katerim smo priča sedaj. V javni predstavitvi memoranduma in predlogih ukrepov, s katerimi namerava vlada zajeziti gospodarsko krizo, smo poudarili dejstvo, da vlada v teh ukrepih ni posebej načrtovala, na katerih področjih bo racionalizirala javno porabo.

Glede na dejstvo, da se svetovni denarni trg zapira in da je zunaj čedalje težje najemati posojila, s katerimi bi lahko domače banke servisirale potrebe gospodarstva, bo treba rezerve poiskati doma. V javni predstavitvi memoranduma pa smo posebej poudarili tudi nujnost dejavne udeležbe države v infrastrukturnih projektih. Mnenja smo, da lahko povečana vlaganja (na primer v železniško infrastrukturo) prinašajo dodano vrednost na segment gradbeništva, na kakovost zagotavljanja javnega prevoza, na konkurenčno tekmo železniških operaterjev tovornega prometa s cestno konkurenco in ne nazadnje prinašajo ta vlaganja tudi pozitivne premike, ki preprečujejo regionalna neskladja na trgu delovne sile.

Naša sindikalna centrala bo tudi v prihodnje aktivno sodelovala znotraj Ekonomsko socialnega sveta RS, ki bo zaradi razmer, ki v svetu vladajo, postajal čedalje bolj pomemben.

Iz dela prometno tehnične komisije leta 2008

Tudi letos si je prometno tehnična komisija prizadevala predvsem za izboljšanje delovnih razmer strojnega osebja. S pomočjo pristojnih v poslovni enoti vleke smo končali projekt namestitve UV zaščitnih folij na čelna stekla EMV 312 ter dizelske lokomotive 642 in 643. S tem smo dosegli znižanje temperature v strojevodskih kabinah in preprečitev vdora UV žarkov tam, kjer teh z zaščitnimi roloji ni bilo mogoče preprečiti.

Na pokrove klimatskih naprav so bili nameščeni usmerjevalci zraka, tako da izstopni zrak ni več usmerjen neposredno v strojno osebje. Napake na klimatskih napravah pa so se reševale sproti.

Rešujemo tudi problem prepiha na dizelskih lokomotivah. Ker tesnjenje stranskih

oken ni dalo ustreznih rezultatov, smo začeli aktivnosti za zamenjavo stranskih oken v celoti. Nova zasteklitev je nameščena na lokomotivo 644-012, preizkušala pa se bo v zimskem obdobju 2008-2009.

Razrešujemo tudi problematiko slabega ogrevanja v strojevodskih kabinah na EMV 312. Glavnino izstopnega toplega zraka smo preusmerili pod strojevodski pult. Doslej je bil namreč usmerjen na čelno šipo, spodnji del kabine pa je tako ostajal hladen. Modifikacija ogrevanja se bo izvajala v tekočih pregledih »P12« ter v revizijah, končana pa bo predvidoma do začetka zimskega obdobja leta 2009.

Zaradi slabe razsvetljave nekaterih strojevodskih kabin smo se lotili zamenjave

stare stropne razsvetljave z razsvetljavo z uporabo led diod. Po meritvah osvetljenosti, ki so bile opravljene s predstavniki varstva pri delu, se bo začela zamenjava stare osvetlitve z led diodami na letvicah. Poizkusno je nova razsvetljava izvedena na lokomotivi 363-003.

Rešujemo se tudi problem trdega zadržalnika na DMV 713, vendar ustreznih rezultatov še vedno nismo dosegli.

Dela nam torej ne bo zmanjkalo.

Marko Janežič



Natančnejša navodila za obračun terenskega dodatka

Ker so se v preteklem obdobju pojavljale nejasnosti v zvezi z obračunom terenskega dodatka, vam v nadaljevanju podajamo podrobnejša navodila o obračunu tega dodatka.

Delavec je upravičen do terenskega dodatka za delo na terenu, če se delo opravlja zunaj kraja delavčevega stalnega dela oziroma stalnega ali začasnega bivališča, razen za dela na vožnji v železniškem prometu in na vožnji v cestnem prometu, kjer je delavec upravičen do terenskega dodatka od dejanskega odhoda iz domicilne enote oziroma kraja nastopa dela in do konca dela oziroma vožnje.

Terenski dodatek za delovno mesto strojevodja I in pomočnika strojevodje se obračunava od:

- trenutka prevzema vlečnega vozila (čas zasedbe), (čas prevzema ključev vlečnega vozila),

- odhoda iz domicilne enote (s kombijem, v režiji), (čas odhoda kombija oziroma čas odhoda vlaka iz domicilne enote oziroma postaje)

do:

- trenutka zapustitve vlečnega vozila (čas predaje ključev vlečnega vozila),
- trenutka prihoda v domicilno enoto (s kombijem, v režiji), (čas prihoda kombija oziroma čas prihoda vlaka v domicilno enoto oziroma postajo).

V primeru opravljanja pomožnih del v domicilni enoti (oziroma postaji), kjer je delo vezano na dostavo vozil v delavnico na pranje, čiščenje ali premik, se terenski dodatek obračunava:

- od trenutka prevzema vlečnega vozila (čas zasedbe), (čas prevzema ključev vlečnega vozila),
- do trenutka zapustitve vlečnega vozila, (čas predaje ključev vlečnega vozila).

Za pomožna dela v domicilni enoti (oziroma postaji), kjer se vožnja oziroma premik vlečnega vozila ne izvaja (nadzor vlečnega vozila, ogrevanje garnitur ipd.), se terenski dodatek ne obračunava. V primeru da gre za čas nadzora ali ogrevanja garnitur pred vožnjo, če isti delavec po tem opravi vožnjo vlaka, se terenski dodatek obračuna.

Terenski dodatek za delovno mesto strojevodja II se obračunava za:

- čas premikalnega dela in vožnje, ki se opravlja zunaj delavčevega premikalnega mesta, določenega z razporedom delovnega časa,
- čas nadomeščanja na premikalnem mestu, ki ga pokriva druga enota,
- čas od nastopa dela do prihoda na premikalno mesto v primeru različnega mesta nastopa na delo in premikalnega mesta.

Pomagali smo tistim, ki so utrpeli škodo zaradi naravnih nesreč

Leto 2008 je bilo zaznamovano s številnimi naravnimi ujmami. Posledice naravnih razdejanj – še največ je bilo uničenih streh – so občutili tudi naši člani. V sindikatu smo prizadetim, ki so se obrnili na nas, pomagali tako, da smo posredovali pri izplačilih solidarnostnih pomoči, ki jih predvideva KPDŽP. Pomoči potrebnim pa smo posredovali tudi ugodna povratna denarna sredstva za obnovo njihovih domov. Upajmo, da bo v prihodnjih letih teh primerov čim manj.

Posnetek za zgodovino: »Rušenje ljubljanske kurilnice«.



Pestro mednarodno sodelovanje

V prvih dneh oktobra smo bili priča pestri mednarodni dejavnosti našega sindikata. V okviru partnerskega sindikata Transnet iz Nemčije in Akademije Eva, ki deluje znotraj tega sindikata, smo se udeležili oziroma bili soorganizatorji posameznih projektov krepitve socialnega dialoga v železniškem sektorju.

V začetku oktobra smo tako na Bledu organizirali zanimivo delavnico o vlogi zaposlenih v transportnem sektorju, ki smo jo v največji meri namenili analizi Strateškega načrta Slovenskih železnic do leta 2015. Z zornega kota priznanega svetovalca Transnet, ekonomista Burkharda Weituschata, smo dobili zanimiv pogled na nedavno sprejeti strateški načrt.

Med 8. in 9. oktobrom je v Berlinu potekala sklepna konferenca projekta Akademije Eva, v katerem smo udeleženci obravnavali tematiko udeležbe zaposlenih v procesih prestrukturiranja železniškega sektorja. Poleg gostiteljev smo se konference udeležili predstavniki sindikatov iz Bolgarije, Hrvaške, Litve, Latvije, Poljske in Romunije. V okviru razprav smo se seznanili s trenutno situacijo prestrukturiranja železnic v posameznih državah in vlogo socialnih partnerjev v teh procesih. Še posebej pozorno smo spremljali izkušnje posameznih držav pri prestrukturiranju njihovih nacionalnih železnic. Da se je naša politika vztrajanja pri enovitem podjetju pokazala kot primerna, je pokazala razprava predstavnikov tistih držav, ki so šle po poti razbijanja železniškega podjetja. Nazoren primer pomenijo sosednje Hrvaške železnice, ki so podjetje transformirale v holding z več različnimi podjetji. Posledica tega je, da imajo danes štiri neodvisna podjetja in šibek holding, ki težko obvladuje situacijo. Z novimi razmerami – ki so nastale pod vplivom svetovne banke – ni praktično zadovoljen nihče, saj so odnosi med podjetji skrhani, podjetje v celoti pa s svojimi prihodki komaj pokriva stroške delovne sile. V okviru te konference smo imeli organiziran ogled simulatorja vožnje vlakov, kjer smo lahko preizkusili, na kakšen način se izobražujejo naši kolegi v Nemčiji.

Na sklepni konferenci o industrijskih odnosih in socialnem dialogu v železniškem in transportnem sektorju v državah jugo-



vzhodne Evrope, ki je potekala 14. oktobra v Zagrebu, pa smo ocenjevali koristnost srečanj, razprav in pridobljenih izkušenj v okviru tega projekta. Konference so se udeležili tudi generalni sekretar ETF Eudardo Chagas, Frank Hantke iz fundacije Friedrich-Ebert-Stiftung (Fes) in Ottmar Schreiner, poslanec nemškega parlamenta, ki se ukvarja z delavskimi in socialnimi vprašanji. Glede na dejstvo, da smo se konference udeležili predstavniki sindikalnih organizacij iz vseh držav nekdanje skupne države, je bilo zanimivo primerjati razvoj socialnega dialoga v posamezni državi. Po besedah predstavnika Fes pomeni Slovenija najboljši primer stopnje uveljavljanja socialnega dialoga, ki je dobro uveljavljen tako na bipartitni (podjetniški) ravni kot tripartitni ravni, kjer svoje interese uresničujemo z državnimi organi. Iz poročil kolegov sindikalistov je bilo mogoče ugotoviti, da socialni dialog najbolj šepa v Makedoniji, kjer je bila na železnici na primer uveljavljena kolektivna pogodba brez sodelovanja sindikatov (?!). Naj še enkrat omenimo, da so vsi ti projekti, v katere smo bili dejavno vključeni, financirani s sredstvi Evropske unije.

Ob koncu novembra pa smo bili povabljeni še na kongres partnerskega sindikata Transnet iz Nemčije.

Ureditev počitniške hiške B-35 OO Ljubljana v kampu Natura – Podčetrtek

Sredi leta smo člani območnega odbora Ljubljana preuredili leseno počitniško hiško B-35 v kampu Natura v Podčetrtku (Atomske Toplice). Celotna notranjost je bila že potrebna osvežitve, tako da smo hiško v celoti očistili in polakirali. Uredili pa smo tudi zunanje stene. Ravno tako smo na novo razpeljali in pokrili električno napeljavo, ki sedaj poteka po kanalih, in ne več prosto po opažu



in tako ni vidna in moteča. Poleg drugih električnih naprav, ki že zagotavljajo udobje (steklokeramična kuhalna plošča, hladilnik s skrinjo, klimatska naprava, kabelska televizija ...), smo namestili mikrovalovno pečico, ki še dodatno dviguje nivo počitnikovanja. Osvežitve je bila deležna tudi kopalnica, ki pa je tako ali tako že od lanskega leta prvovrstna pridobitev. Hiška B-35 sedaj v novi podobi prav izstopa med drugimi, saj je – z vso dolžno skromnostjo

– daleč najlepša v bližnji okolici. In ravno tako je dopust, preživet v njej, zanimiva izkušnja, saj je življenje med lesenimi stenami nekaj povsem drugega kot med zidanimi betonskimi. Dogovorite se za termin in jo preizkusite. Ima vse, kar imajo veliki!

Robert Zakrajšek

Poseben zaključek strojevodske šole v Mariboru

Med 1. aprilom in 26. septembrom je v Mariboru potekalo izobraževanje novih strojevodskih kandidatov. Prizadevna generacija novih strojevodij je na izpitih pokazala zavidljivo znanje, poseben ton zaključnemu preverjanju pa je dal njihov priljubljeni predavatelj Mihael Bučar, ki je poučeval prometni pravilnik. Da bi zaključni dogodek minil v posebnem vzdušju, je predlagal, da pridejo kandidati na ta dogodek slovesno oblečeni. Njegov predlog je bil sprejet, in novi strojevodje so prišli na zaključni izpit v oblekah in kravatah. To je dalo temu dogodku poseben pečat, vsem pa bo slovesnost opravljanja zaključnih izpitov ostala v trajnem spominu. Na sliki v ospredju sedita: Mihael Bučar levo in Milan Mikl, vodja sekcije za vleko Maribor, v ozadju stoji nova generacija mariborskih strojevodij.



Srečanje 21. generacije strojevodij

Letošnje leto mineva natančno dvajset let, odkar je naša generacija končala šolanje za strojevodje.

Takole sta zapisala v uvod vabila organizatorja srečanja Zlatko Lojen in Matjaž Krk: »Dve desetletji sta že minili, odkar smo na Aljaževi šolske klopi zapustili in se po vsej Sloveniji razkropili.«



Zbrali smo se v petek 19. septembra, v Šempetru v Savinjski dolini in skupaj odšli na vodeni ogled bisera štajerskega krasa, jame Pekel (tako sta zapisala organizatorja v vabilu). Po ogledu smo se odpeljali do Šport centra Prodnik, kjer smo imeli kosilo. Po kosilu so nekateri udeleženci kramljali, večina pa se je nekoliko razgibala z športnimi aktivnostmi (badminton, odbojka na mivki, nogomet), da so porabili kalorije, ki so bile ob obilnem in odličnem kosilu zaužite.

Sicer je bil v načrtu tudi raft po reki Savinji, vendar zaradi nizkega vodostaja reke to ni bilo izvedljivo.

V poznih popoldanskih urah smo se ponovno usedli za skupno mizo v posebnem, lahko rečem, zelo prijetno urejenem prostoru Šport centra Prodnik, kjer smo ob dobri hrani in pijači poklepetali do poznih večernih ur.

Pred koncem lepo preživetega dneva pa smo se še dogovorili za novo srečanje leta 2010. Naš kolega Darko s Primorske je obljubil, da ga bo organiziral.

V imenu vseh udeležencev bi se na koncu teh vrstic rad zahvalil organizatorjema za odlično pripravljeno srečanje.

Vitodrag Sitar

Zgodbe, ki se pišejo na aktivnem oddihu

Kozjansko se je odelo v zeleno haljico in dišeče žvrgolelo v majski dan. Gospa Grajska je sveže spočita vpijala vase na dobrih sedemnajst stopinj ogreti vetrc in se predajala prvim sončnim žarkom, ki so preplezali krošnje stoletnih dreves, ter se prebili prek zidov starega, rahlo razmajanega, pa vendar s patino slavne zgodovine odetega gradu. Kar naenkrat klopot in žvenket zmotita to spomladansko idilo. Skozi glavna vrata vstopita neustrašni vitez in njegov penasto prešvicani konj. Ponosen, da je po klančku gor, po klančku dol, mimo pašnikov, polnih hudo skravžljanega škotskega goveda – nikakor se ni mogel spomniti, kaj to dela v deželi Štajerski, vseh gor'c in njihov kleti, rizlingov, tramincev in muškatoev – premagal ta, zadnji klanec, v katerega je konja gnal kot psa, premagal bi celo strah, pa je bil neustrašen, in končno prispel na svoj, tolikokrat sanjani cilj. En sam pogled v njene lepe, kot tolmuni bistre Sotle zelene oči, bi poplačal vse. Se ga bo usmilila? Ga bo blagovolila pogledati? Pokleknil je in se ozrl proti njenemu oknu ...

Se mi samo zdi, ali res nekdo trka?! Odprem oči. Dan! Že? Ura, koliko? Ženski glasovi na hodniku ...

»Prosim!«

»Vstanita, gremo v bazen!«

Pred vrati stojijo tri štajerske gracije, iste, s katerimi smo še pred nekaj urami proslavljali zmago, v ligi mrtvakov ... ne! Ligi prvakov, moštva, katerega že? Ah, recimo jim kar naši ...

Cimer, z enim očesom v tem, z drugim še v svetu sanj, zamrmra nekaj kakor, a spet, in počasi, zelo počasi vstane. Kopalke nase in plašč kopalni mi najdražji (10 evrov/dan) na rame, pa brž v bazen!

Gladina bazena je zjutraj mirna kot šipa in voda vabi. Cela čreda aktivcev se naenkrat zažene v vodo, mentor, motivator?, nas že čaka. Tek v vodi, vaje, umestne in malo manj umestne pripombe, smeh in solze navsezgodaj ... ampak dobro dene, pa še kako! Razmigani in osveženi Nimfe in Adonisi se po polurni seansi počasi spravljamo iz bazena. Se vidimo na zajtrku!

Zajtrk mora biti obilen, kaj veš, kakšen dan nas čaka. Program je natrpan. Eni jemo

dekorativne paradižnike, tisti bolj sladkosnedi pa jagode. S polnim želodcem se laže prepustiš rokam nežne maserke.

Pred vrati za masažo čaka večina punc iz naše skupine. Običajno, kot *pasja jajca*, prispem zadnji, razmišljajoč, katera od štirih *luštnih* maserk me bo v roke vzela tokrat. Odprejo se vrata in ven pogleda klen štajerski pjeb.

»Gospod, vi greste z manol!«

Hihitanje za zapirajočimi se vrati je bilo nepreslišljivo boleče. Vendar! Pjeb masažo opravi preprosto brezhibno in dvajset minut mine vse prehitro.

Dopoldanska fizioterapevtska seansa poteka v znamenju stiskanja »*musculus transversus*«, to je nekako kot: ti stisneš



spredaj, prime pa zadaj, v križu, da ne bo pomote. Gospa fizioterapevka, hvala, človek se pač uči, dokler je živ.

Razne terapije do kosila minejo, kot bi mignil. Lakota že zahrbtno preži, pomoč pa je blizu. S krožnikom, zvrhanim *pohanih bedrc*, v prijetni družbi intelektualno neusahljivih sogovornikov, je hitro premagana. Dilema, kaj vzeti za sladico, je rešena v trenutku, ko omizje ne ve, kam bi z enim, preostalim *bedrčkom*.

Počitka po kosilu ni. Če smo že plačali oziroma če nam je dobrohotno plačala v zlato in marmor odeta zavarovalnica, bomo pa že potrpežljivo. Popoldanski pohod po okolici z obiskom podstrešja *ganka*, polnega raznih zanimivih starin, ki mu gospodari *možakar* z merami 150-80-150 (kilogrami-leta-vstopnina v centih), z libidom, vsaj na jeziku, dvajsetletnega žrebca, kar

so pregnane gospe milega pogleda takoj izkoristile za polovični popust pri vstopnini, s sladkobesedjem v slogu, »a ne gospod, me pa smo še tako mlade, da lahko eno otroško date ...« in lokalne telovadnice se ne končuje po mojih željah. Odbojka je zanimiv šport, ker ni fizičnega kontakta, še posebej ljub ženskam, ki lahko skozi mrežo brez nevarnosti kažejo jezik atletske, športno in fizično bolj dovršenemu moškemu spolu. Fuj šovinist, *babe* so te trikrat v petih minutah spravile na kolena, pa jim takole vračaš. Ko se punce utrudijo, mentor med nas vrže *fuzbalko*, za dvigovanje padlega moškega ponosa jako hvaležen rekvizit. Z brcanjem in tekanjem, podobnim bezljanju gluhih svinj, kmalu postanemo spet pravi dedci. Kakšno uro zatem se po obisku hotelske kleti in plačilu buteljke vina, ki ga za ceno letne karte za pendolino čez cesto pri kmetu dobiš skoraj hektoliter, spet počutim rahlo oslovsko.

Po večerji v savni vsi potrpežljivo *prešvicavamo* dan, ki se počasi spravlja spat. Beseda da besedo in po tednu skupnega aktivnega oddihovanja doženemo, da so lahko tudi prometniki čisto normalni ter prijetni ljudje in da se lahko dobro razumejo tudi štajerski in *žabarski vlekarji*, sploh, če so različnih spolov. Škoda bi bilo iti takoj spat ravno na zadnji večer, gremo raje v Podmornico. Kamor gre bik, naj gre še štrik ...

... neustrašni vitez ve, da je gospa Grajska sama doma, gospoda Grajskega je namreč na njivah za pristavo videl pri ganjati tlačane k okopavanju zelja in pletju šalotke, ali si morda zato lahko obeta še kaj več od lepookega pogleda svoje Dulcineje? Strahoma dvigne oči, okno je prazno, skozi že zdavnaj razbita stekla se vidijo le nagniti tramovi, diha časa, ki zaradi nesrečnih okoliščin iz nekdanjega ponosa dela ruševine pa nezadržno veje iz vsake razpoke. S sklonjeno glavo prime za uzde svojega zvestega Rosinanta in se odpravi domov ...

Aktivno oddahnjeni

Sindikalna lista – December 2008

1. Za mesec **DECEMBER 2008** znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **334,64 EUR bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,8696**
3. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **1.424,08 EUR**
4. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **101,7**
5. V skladu z **Zakonom o usklajevanju transferjev posameznikom in gospodinjstvom v RS** (Ur. List 114/2006), ki je pričel veljati od 1.1.2007, je ukinjena valorizacija osnove za nadomestilo plače med začasno zadržanostjo od dela v breme obveznega zdravstvenega zavarovanja na podlagi rasti plač v RS in mesečno izračunavanje indeksa oz. količnika valorizacije. Nov način usklajevanja osnove za nadomestilo plače se **uporablja od vključno obračuna plače za mesec januar 2007 dalje**.
6. Dohodninska lestvica za izračun akontacije dohodnine za leto 2008:

Če znaša davčna osnova v EUR nad	do	Znaša dohodnina v EUR
	617,54	16 %
617,54	1.235,07	98,81 27 % nad 617,54
1.235,07		265,54 41 % nad 1.235,07

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

7. Mesečno se prizna splošna davčna olajšava v višini **254,28 EUR**.
8. Delavcem, ki so vključeni v PN-SK-01 delodajalec ne plačuje minimalne premije, če v družbi še niso zaposleni eno leto, zato mora biti znesek nakazila premije PDPZ Skupni, ki jo plačuje delavec iz svojih neto prejemkov, obračunan najmanj v višini **zneska minimalne premije 22,24 EUR**.
9. Povračilo za prehrano na uro **0,65 EUR**. Delavcem, ki v pretežni meri opravljajo svoje **delo na terenu** in se vsakodnevno vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu** v višini **0,12 EUR**.
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **21,39 EUR**, od 8 do 12 ur **10,68 EUR** od 6 do 8 ur **7,91 EUR**.

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 **0,00 EUR** (21,39 – 21,39 EUR)
- pri dnevnic od 8 do 12 ur **0,00 EUR** (10,68 – 10,68 EUR)
- pri dnevnic 6 do 8 ur **0,46** (7,91 – 7,45 EUR).

11. Terenski dodatek če traja delo:
 - 4 do 8 ur dnevno **3,42 EUR**
 - več kot 8 ur dnevno **4,49 EUR**
 - delavcem na vožnji na uro **0,49 EUR** vendar največ dnevno **4,49 EUR**

OPOMBA: Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **4,49 EUR** na dan. Terenski dodatek do višine **4,49 EUR** na dan se ne všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja, če je pod pogoji, določenimi v kolektivni pogodbi, izplačan delojemalcu, ki najmanj dve izmeni zaporedoma dela izven kraja svojega prebivališča in izven sedeža delodajalca (Ur. List 140/2006).

12. Inozemske dnevnice v **EUR/uro:** Avstrija **1,83**, Italija **1,83**, Hrvaška **1,33**, Madžarska **1,33**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **493,42 EUR**, za 20 let **704,89 EUR**, za 30 let **986,85 EUR**.

OPOMBA: Zneski jubilejnih nagrad presegajo zneske, določeno z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-A8. Razlika znaša pri jubilejni nagradi:

- za 10 let **33,42 EUR** (493,42 – 460,00),
- za 20 let **15,89 EUR** (704,89 – 689,00),
- za 30 let **30,09 EUR** (986,85 – 919,00).

14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečni bruto plač v RS, kar znaša **4.272,24 EUR**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **4.063 EUR po uredbi**, je potrebno izkazati pod 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 **4.272,24 EUR**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **3.443 EUR po uredbi**, je potrebno izkazati pod VP – A8 Znesek nad uredbo – odpravnina!
16. Razen 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 – A8.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za **DECEMBER 2008** znaša **1.084,67 EUR** 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 **3.383,47 EUR + 563,91 EUR** 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 – A8.

MALO ZA ŠALO MALO ZA RES

SMRČANJE

Fantje so šli v lovski tabor. Rezervirali so dvoposteljne sobe, vendar nobeden ni otel deliti sobe z Janezom, ker je grozno smrčal. Odločilo so se, da ni pošteno, da bi bil vseskozi z njim le en sam, zato so se zmenili, da se bodo menjavali. Prvi je prespal noč skupaj z Janezom in prišel naslednje jutro na zajtrk z razkuštranimi lasmi in podočnjaki.

Vprašali so ga: »Človek, kaj se ti je zgodilo?«

Odgovoril je: »Janez je tako smrčal, da se samo sedel v postelji in ga gledal celo noč.«

Naslednjo noč je bil na vrsti drugi... In zjutraj, enako – lasje vsi pokonci, podočnjaki.

Rekli so mu: »Človek, kaj se ti je zgodilo? Zgledaš grozno!«

Odgovoril je: »Ta Janez pa res žaga. Nisem mogel spati, vso noč sem ga le gledal.«

Naslednjo noč je bil na vrsti Franc. Franc je bil pravi velikan, bivši športnik – človek od človeka.

Naslednje jutro je prišel na zajtrk spočit in zrihtan. »Dobro jutro vsem!« je pozdravil.

Niso mogli verjeti svojim očem. Vprašali so ga: »Človek, kaj se je zgodilo?«

Odgovoril jim je: »No, pripravljena sva bila za v posteljo...«

Šel sem, objel Janeza in ga poljubil za lahko noč. Potem je vso noč sedel v postelji in me gledal...«

PONOS

So vprašali Dudeka, kako velik je njegov »ponos«.

»Pa, ni preveč velik, je pa zato mehak kot dušica...«

BROKER IN FINANČNA KRIZA

En broker vpraša drugega: »Kako kaj spiš ponoči zaradi vsega tega, kar se zdaj dogaja?«

»Kot dojenček.«

»Kako kot dojenček?«

»Saj veš, polovico noči jokam, vmes pa se dvakrat poserjem v gate.«

SAMOOBRAMBA

Francka hodi po samotnem parku. Medtem, ko opazuje sončni zahod, vidi moškega, ki se ji počasi približuje s široko raztegnjenimi rokami. Ko Francka to vidi, se spomni na nasvet prijateljice, ki je hodila na tečaj samoobrambe: »Moškega se najlažje rešiš tako, če ga močno brčneš v »jajca!« In res ... moški še kar naprej hodi proti njej s široko raztegnjenimi rokami. Ko pride do Francke, pa ga le-ta res močno brčne v pravo smer. In kaj je rekel moški?

»Mater, saj sem vedel, da niti tega stekla ne bom prinesel domov...«

LAJANJE

Če ti pes laja pri zadnjih vratih, žena pa se ti dere pri glavnih vratih, komu prej odpreš?

Logično, da psu. Ko bo prišel noter, bo nehal lajati.

UGRIZ

Na vlaku, na sproti nekega moškega, sedi čudovita prsata ženska. Možakar nekaj časa cedi slino, nato se pa ojunači in tiho ogovori dekle:

»100 evrov vam plačam, če vas lahko ugriznem v bradavičko«

»Ja kaj se pa vi greste?!«

Čez nekaj časa možak spet začne:

»1000 evrov vam dam za en sam nežen ugriz«

»Poslušajte, jaz nisem nobena kurba! Pustite me na miru!«

Lepotička se presede, možak pa je še vedno vztrajen.

»10000 evrov?«

Deklina malo pomisli, 10 tisoč je le velik denar in pristane.

Odideta v WC, kjer se možakar strastno zarije med joške, jih boža, poljublja, liže, ... le ugrizniti noče in noče.

Pa ga vpraša lepoticčka:

»Kaj je sedaj, boš že enkrat ugriznil?«

»hmmm, ne bom ... Je predrago«

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Zdenko Lorber

Uredniški odbor:

Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:

Anastazija Polše

Fotografije:

Miro Marolt, Drago Torej, Zdenko Lorber,
Robert Zakrajšek, Vitodrag Sitar

Tisk:

DERMI TISK – Dermastija Janez, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi
1.300 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

www.sindikat-strojevodij.si

31. januar 2009



20 let

