



Budnik



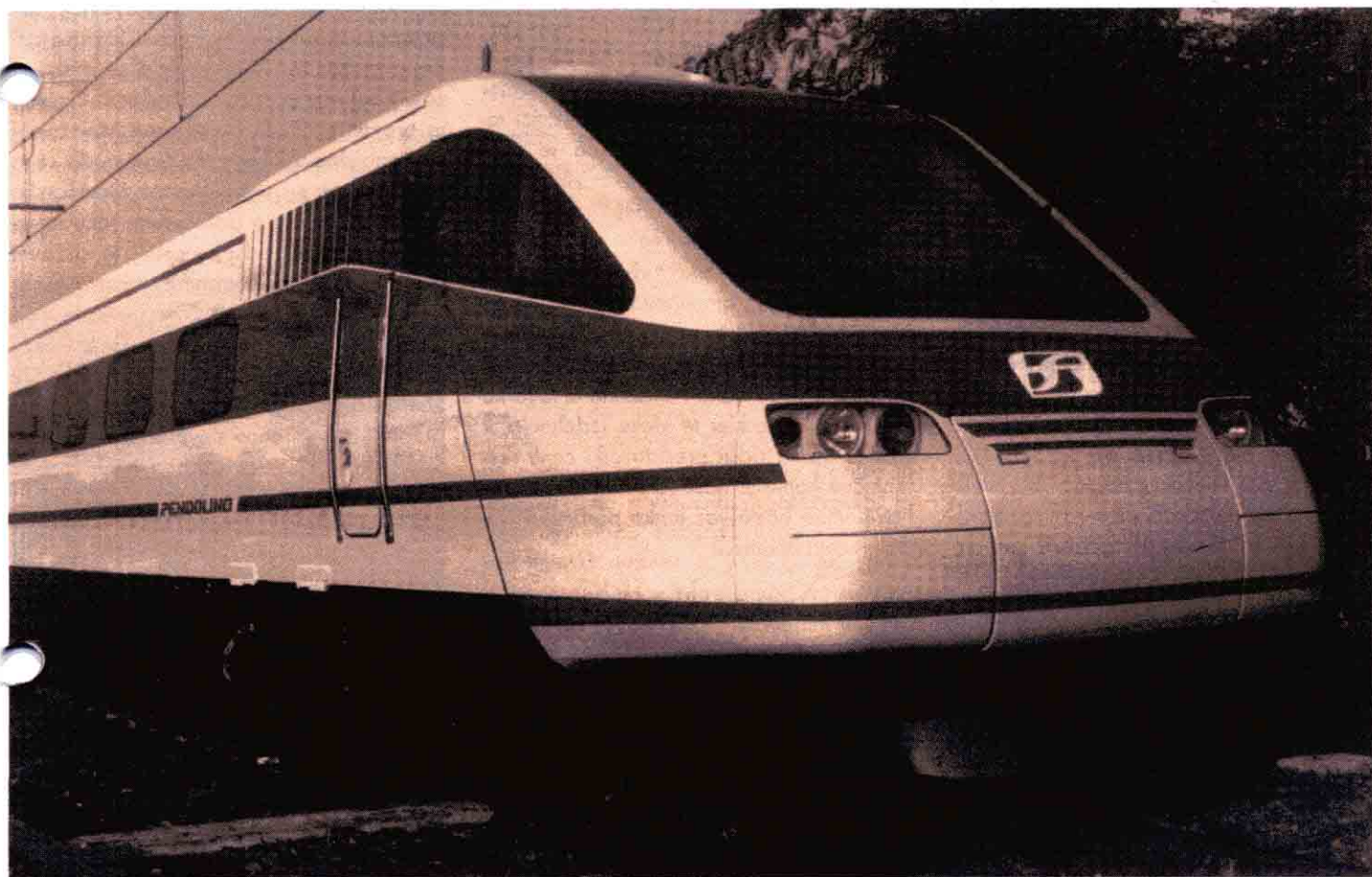
mej 98

3/1998

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

2. JUNIJ - DAN ŽELEZNIČARJEV

ČESTITAMO



Ne pozabite!

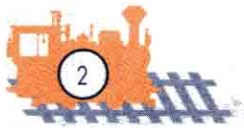
Dobimo se na množičnem srečanju
članov našega sindikata na Lisci 30. maja ob 10.00 uri

IZ TE ŠTEVILKE



PRVI VTISI Z OGLEDA
FIAT-PENDOLINA V ITALIJI

ZAKAJ PRAZNUJEMO
2. JUNIJA IN NE
VEČ 15. APRILA?



Iz urednikove beležke

Budnik



V pričakovanju novih vozni sredstev

Če je bila prva številka Budnika namenjena predlogu Zakona o železnici, druga pokojninski reformi, potem je tretja, ki je pred vami v znamenju nabave novih vozni sredstev na Slovenskih železnicah. Kot je mogoče razbrati iz sestavka osrednje teme, traja »post« nakupov novih vozil predolgo, zato je seveda pričakovanje nečesa novega toliko večje. Kljub temu pa se seveda ni mogoče izogniti oceni, ki jo je sindikat že

tih, ki si to seveda želi. Če bo to garant večjega števila potnikov, ki bodo izbrali železnico za svoje prevozno sredstvo, pa je seveda drugo vprašanje. Vsekakor pa bo zanimiv primer potnika, ki se bo na primer iz Murske Sobote na mariborsko železniško postajo pripeljal s »klasičnim«, torej s klasičnimi »BS« vagoni (Fiatove motornike nam tako ali tako »jemlje vrag«), nakar bo vožnjo do Ljubljane nadaljeval z udobnim Pendolinom. Ali ne bo v tem primeru »kontrast« voženj po železnici tako očiten, da se nam celo stara primerjava med fičkom in mercedesem ne bo zdelala smešna?!

Ali ne bo v tem primeru »kontrast« voženj po železnici tako očiten, da se nam celo stara primerjava med fičkom in mercedesem ne bo zdelala smešna?!

Naša nasprotovanja »gor ali dol« (kot že večkrat od zdaj smo tudi tokrat naleteli na gluha ušesa), omenjeni projekt nakupa je tik pred podpisom pogodbe. Tako so na povabilo Službe za vleko in vozna sredstva na prve ogledne vlake Pendolino iz tovarne Fiat-Ferrovial, kjer te vlake izdelujejo, v sredini aprila odšli predstavniki centralne tehnične komisije našega sindikata. O njihovih vtisih boste več lahko prebrali v nadaljevanju Budnika.

Ali ne bo v tem primeru »kontrast« voženj po železnici tako očiten, da se nam celo stara primerjava med fičkom in mercedesem ne bo zdelala smešna?!

Fiat Pendolino zgrešena naložba. Zaradi velikega vložka denarnih sredstev ob nakupu, bo kljub »pričakovano« visokemu odstotku zasedenosti in ob ceni prevoza, ki bo morda sprejemljiva in konkurenčna drugim vrstam prevoza – ne bo pa pokrivala ekonomske cene, to investicija, ki bo ekonomsko neupravičena, ter kot taka, ne bo dosegala praga rentabilnosti.

Vožnja Pendolina ob začetku tisočletja po naših progah bo vse kakor doživela pričakovan demonstracijski in medijski učinek pri tis-

Državna garancija za posojilo, namenjeno gradnji proge proti Madžarski

Medtem ko se Nacionalni avtocestni program izvaja, pa je železniški program zapostavljen in ključni projekti se kljub sovni stiski odmakajo v prihodnost. Čeprav je projekt gradnje proge proti Madžarski star približno 20 let in ob dejstvu, da se je naša država s sporazumom z Madžarsko zavezala, da bo v določenem roku zgradila manjkajoči odsek proge, je državni proračun oklestil potrebna sredstva s potrebnih 4,5 na 1,4 milijarde slovenskih tolarjev. Ker je od predvidene mase sredstev potrebno za spremembo namembnosti zemljišča plačati občinam 400 milijonov in državi 800 milijonov slovenskih tolarjev, je jasno, da za samo gradnjo ne bi ostalo skoraj nič. Zavedajoč se dejstva, da bi bil projekt ogrožen in da bi bilo treba Madžarski plačati »penale« zaradi nespoštovanja dogovora, sta tako prometno in finančno ministrstvo poiskali rešitev v posojilu z državnim poroštvom, najetim pri domačih bankah (tri milijarde slovenskih tolarjev), tako da se bo predvidena naložba razširila na tri proračunska leta. **Gradnjo naj bi tako pričeli jeseni, proga pa bi naj bila dokončana v letu 2000.**

Da je železniški promet močno zapostavljen, so v začetku tega meseca ugotovili (!) tudi člani parlamentarnega odbora za infrastrukturo. Iz sprejetega Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture iz leta 1996 so se sredstva iz predvidenih 340 milijard slovenskih tolarjev (do leta 2005) skrčila za polovico. Obravnavani rebalans nacionalnega razvoja železniške infrastrukture je tako pred obravnavo v drugem branju državnega zbora in sami bomo lahko ocenili, koliko »prizadetosti« o zapostavljenosti vlaganj v železnico bo zaslediti pri drugih poslancih.

Skupna seja prometne in tehnične komisije

V prostorih sindikata smo se 20. aprila sestali predstavniki prometne in tehnične komisije. Kot osrednjo temo skupnega sestanka smo obravnavali nakupe vlečnih sredstev in možnost vpliva na razpored armaturne plošče strojevodske kabine. Predstavniki komisij, ki so bili na obisku v Italiji (Torej, Ratej, Rebič) in si vlak Pendolino ogledali ter se z njim tudi peljali, so nam nanizali nekatere svoje vtise in postregli z nekaterimi tehničnimi karakteristikami. Sam sem po omenjenih pripovedovanjih, kljub tehničnim novitetam in vsemu udobju, ki ga ta vlak ponuja, prišel do spoznanja, da stari rek »ni vse zlato, kar se svetli« še zmeraj velja.

Ker imamo možnost vpliva na razpored armaturne plošče, smo tako na omenjenem sestanku sprejeli določene korekcije predlaganih razporedov, tako da bo postavitve (levo, desno) pomembnejših upravljaljskih elementov (ročica za nakazovanje hitrosti, zavora, ASN, RDZ, sirena, stikala krmiljenja z vrati itd.) na obeh prihajajočih vozilih, Pendolina in Siemens, poenotena.



Še nekaj novic, povezanih z železnico

Nov vozni red, ki se v teh dneh uveljavlja, je prinesel določeno krčenje števila potniških vlakov na posameznih odsekih. Vsekakor pa se to krčenje ni ustavilo pri predlagani številki dvestotih ukinjenih vlakov. To, da je bilo stvarno ukinjenih samo 73 potniških vlakov, je zasluga tudi sindikatov, ki so z organiziranjem več okroglih miz in medijskim angažiranjem spodbudili predstavnike lokalnih oblasti, da so se začeli odločneje boriti proti ukinjanju in s tem večji prometni »odrezanosti« okolij, v katerih živijo.



V novem voznem redu število ukinjenih vlakov ni tako zastrašujoče, kot je sprva kazalo.

V obdobju od izdane zadnje številke Budnika smo bili priča tudi odprtju novega prehoda pod železniško progo ob ljubljanskem Tivoliju in odprtju novega izven-nivojskega križanja ceste z železnico na postaji Šentjur.

Mednarodno dogajanje

Mednarodno angažirana sta bila v minulem mesecu tudi predsednik in podpredsednik našega sindikata, ki sta na dveh različnih mednarodnih konferencah na Madžarskem (prvi na povabilo ILO – mednarodne organizacije dela in drugi na povabilo fundacije Friederich Ebert) sodelovala v razpravi katere rdeča nit je bila socialna politika v Evropi. Ta narekuje usklajen nastop, saj bo le tako mogoče uresničiti cilje, ki si jih je Evropa zastavila. Med pomembnejše sodita mir in blaginja, ki pa ju je mogoče doseči le z aktivno politiko zaposlovanja in z zagotavljanjem krepitve socialnega partnerstva.

Poleg tega obiska sta se omenjena v tem obdobju na povabilo avstrijskega železniškega sindikata udeležila tudi srečanja na Dunaju. Predstavniki večine evropskih železniških sindikatov so na tem srečanju razpravljali o problemih kolektivnega dogovarjanja, pri čemer so se zavzeli za sprejem vseevropske železniške kolektivne pogodbe, ki bi državam članicam narekovala minimalne standarde, katere bi posamezne kolektivne pogodbe morale upoštevati.

Ob tem kaže omeniti tudi prizadevanja avstrijskih, madžarskih in slovenskih sindikalnih predstavnikov, da se za to območje ustanovi, po vzoru iz drugih evropskih okolij, poseben »lokomotivski pool«, ki bi bil pri določevanju pogojev za opravljanje voženj in pri dogovoru o določevanju cen prevozov kompetenten sogovornik našim komitentom in službi, ki bi upravljala infrastrukturo.

Iz širše sindikalne problematike

Najbolj odmevna novica, ki se nanaša na obdobje od izdane zadnje številke in zadeva širšo sindikalno problematiko, je odločitev vlade, da v predlogu zakona o pokojninski reformi, ki »naj bi ga že ta mesec« poslala v obravnavo državnemu zboru, ne bo nekaterih zlovesčih vsebin, znanih iz vsebine Bele knjige. Tu mislim predvsem na predlagani drugi steber, ki naj bi omogočal dodaten, naložbeni način plačevanja in s tem zagotavljanja materialne varnosti

Ker pa je dejstvo, da smo v očeh vlade **vse bolj »socialni«** in **vse manj »partnerji«**, so potrebne, uspele in medijsko podprte sindikalne demonstracije ob koncu marca obrodile sadove in avtorje Bele knjige privedle do odločitve, da nekatere predloge umaknejo.

ob odhodu v pokoj. V predlogu zakona naj bi bila tako zajeta potrebna višina starosti ob upokojitvi (ženske 63 let, moški 65 let). Izjem naj načeloma ne bi bilo oziroma naj bi se reševale individualno. Problem delovno intenzivnih panog (tekstilna, usnjarska) naj bi reševali zunaj sistema pokojninskega zavarovanja. Invalidsko zavarovanje pa naj bi ostalo v sklopu pokojninskega. Sicer pa bo mogoče o podrobnostih in dinamiki vpeljevanja nove po-

kojninske zakonodaje prebrati več v naslednji, junijski številki Budnika. Na to temo sem namreč opravil intervju (13.05) z ministrom Jankom Kušarjem, ki v vladi korigira delo teles s področja socialnega varstva.

Po besedah ministra za delo Toneta Ropa je sprememba načrtov in obsega pokojninske reforme posledica tega, da

odnosi med socialnimi partnerji niso »dozoreli« za celovito reformo. O »dozorelosti« seveda ne kaže izgubljati besed. Kot socialni partnerji smo sindikati pravočasno in argumentirano posredovali svoje predloge za izvedbo pokojninske reforme, pri čemer možnost dialoga ni bila izključena. Ker pa je dejstvo, da smo v očeh vlade **vse bolj »socialni«** in **vse manj »partnerji«**, so potrebne, uspele in medijsko podprte sindikalne demonstracije ob koncu marca obrodile sadove in avtorje Bele knjige privedle do odločitve, da nekatere predloge umaknejo.

Zdenko Lorber





Osrednja tema

Budnik



Nova vozna sredstva na

O nabavi vlaka z nagibno tehniko Fiat – Pendolino in primestnega vlaka Siemens v pogovoru z Boštjanom Miklavčičem

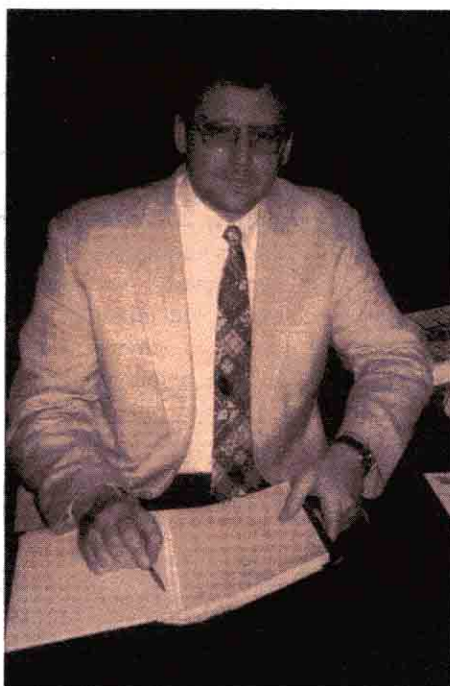
S tem ko je državni zbor ob koncu februarja 1998 odobril 235 milijonov nemških mark državnih poroštev za nakup novih voznih sredstev, ki bodo zamenjale zastarele elektromotorne garniture, smo končno le bližje cilju, da se bomo po tirih slovenskih železnic vozili z novimi vlaki. Predolgo namreč traja »post« nakupov novih vozil, kar poleg nas, strojnega osebja posebej čutijo tudi potniki, ki vsak dan redno okušajo »standard udobja« voženj po železnici.

Zaradi aktualnosti teme smo se zato pogovarjali z Boštjanom Miklavčičem, ki je zaposlen v Službi za vleko in vozna sredstva in ki deluje v obeh ločenih komisijah za nakup vlakov z nagibno tehniko in primestnih vlakov.

»Na natečaju za izbiro vrste voznih sredstev sta bila izbrana Pendolino družbe Fiat, z nagibno tehniko, in za primestne vlake Siemens. Zakaj ravno ta dva?«

»Pri vlakih z nagibno tehniko prave izbire ni bilo. Na natečaj se je odzvala še družba AD Trans, katere ponudba pa ni bila popolna. Družba Fiat ima pri vlakih Pendolino, ki imajo za osnovo nagibno tehniko večletne izkušnje, utečeno tehniko in preverjene reference. Podobni vlaki (dolej so izdelane štiri verzije) vozijo na progah Finske, Italije, Španije in Portugalske ter Švice, od koder imajo tudi zveze proti Nemčiji in Franciji.

Pri natečaju za primestne vlake je sodelovalo šest ponudnikov, vendar sta v ožji



Boštjan Miklavčič: »Pri vlakih z nagibno tehniko prave izbire ni bilo.«

izbor prišla Siemens in Breda. Tehnica nakupa se je na stran Siemensu nagnila predvsem zato, ker je bil ta tehnično (3 kV vleka) in finančno bolj ugoden. Naša verzija je zelo podobna obstoječi verziji Siemensu VT 642. To verzijo pa so nemške železnice naročile tudi za svoje potrebe (150 garnitur).«

»Ali je pogodba o nakupu že podpisana?«

»Podpis pogodbe se pričakuje v prihodnjih dneh (v času, ko to berete, je morebiti že podpisana). Za njeno pripravo skrbita ločeni komisiji, za obe vrsti vlakov, ki pokrivata celotno pravno, finančno in tehnično plat zgodbe. Za finančno pokritje omenjenega projekta bo poskrbel konzorcij domačih bank. V pogodbi je tudi določeno, da mora slovenska industrija pri

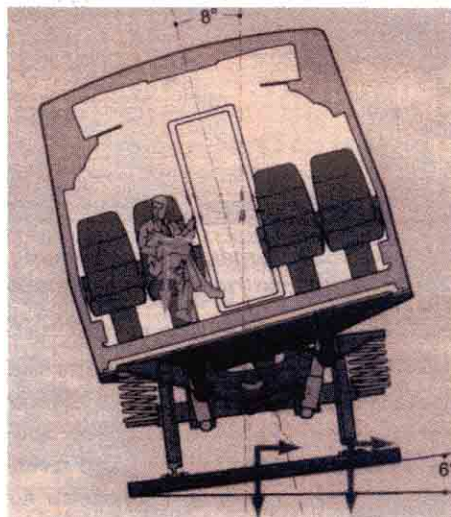
navedenem projektu sodelovati z lastno, 60-odstotno udeležbo. Pri tem se predvsem računa na mariborsko podjetje TVT, ki ima na tem področju že določene izkušnje, sicer pa bo ta delež slovenske industrije pokrit s protinabavami oziroma blagovno menjavo.«

»Ali se bo navedena naložba govorim za Pendolino, pokazala kot rentabilna?«

»Študija ekonomske upravičenosti je bila izdelana. Menim, da je bila cena, ki doseže prag rentabilnosti ob 50-odstotni zasedenosti garniture, približno 1.500 slovenskih tolarjev, velja seveda za relacijo Maribor – Ljubljana.«

»Kakšne so tehnične karakteristike omenjenih vozil?«

»Glede na obstoječo tehniko vlečnih sredstev, ki vozijo po progah slovenskih železnic, pomeni vgrajena tehnologija na vlakih Pendolino in Siemens ogromen korak naprej.



Slovenskih železnicah

Pogon pri obeh vozilih je izveden z asinhronskimi (izmeničnimi) motorji. Pri Pendolinu tip 480 so to štirje kardansko gnani motorji s 500 kW, torej skupno 2000 kW. Za pretvorbo iz enosmerne v izmenično napetost so vgrajeni presmerniki. V vlečni tokokrog so namesto uporov vgrajeni tiristorji. Pri obeh vrstah vozil je krmiljenje hitrosti in zavore popolnoma elektronsko. Nagibni vlak Pendolino bo imel tri člene. Motorji in odjemnik toka (trapezast – primernejši za velike hitrosti) bodo tako nameščeni na vmesnem členu, kjer bo v potniških oddelkih tudi bife (zgolj stoječi). Potniški oddelki bodo prvega in drugega razreda. Za udobje potnikov v sodobno opremljenih potniških oddelkih bo skrbela klimatska naprava – pri obeh vrstah vozil. Primestnih vlakov Siemens pa bo nabavljenih 30 garnitur, od katerih bo 20 garnitur štiričlenskih in 10 garnitur tričlenskih, zgolj drugega razreda. Vozniške kabine imajo



Dve garnituri Pendolina bosta vozili v taktu, medtem ko bo tretja v rezervi oziroma bo vozila v času vzdrževanja ene od vozečih garnitur.

klimatske naprave ločene od klimatskih naprav v potniških oddelkih. Upravljanje vozila poteka preko ročice na desni, kjer se nastavlja končna hitrost. Nameščena je blokada vleke pri nezaprtih vratih (velja za Pendolino), ogrevana zunanja ogledala, dve sireni (električna in zračna), nameščeni so sodobni sedeži, ki pa so fiksno vpeti (zahteva UIC za vlake z veliko hitrostjo). Nameščena je avtomatska spenjača (tudi pomožna) itd.»

»Kakšne so hitrosti, potovalni čas, kje bodo omenjeni vlaki vozili?«

»Nagibni vlak Pendolino ima maksimalno hitrost 200 kilometrov na uro, pri čemer

se na naših progah pričakuje hitrost do 160 kilometrov na uro. Zaradi nagibne tehnike lahko na zahtevnih odsekih prog (Zasavje) dosega tudi do 30-odstotkov večje hitrosti.

Vlak Pendolino bo vozil na relaciji Ljubljana – Maribor in bo tako v dobri uri in pol povezal obe slovenski središči. Dve garnituri Pendolina bosta vozili v taktu, medtem ko bo tretja v rezervi oziroma bo vozila v času vzdrževanja ene od vozečih garnitur.

Vlaki Siemens lahko dosežejo hitrosti do 140 kilometrov na uro in bodo služili za potrebe primestnega prometa (zamenjava »gumulk«).

»Kje se bodo navedena vozila vzdrževala?«

»Tehnično bodo vozila vzdrževali v Sloveniji. Za zdaj pa je odprto vprašanje, kdo bo to vzdrževanje organiziral, vodil zaloge itd.«

»Kako bo potekalo poučevanje strojnega osebja?«

»Poučevanje strojnega osebja in vzdrževalcev voznih sredstev je všteto v ponudbo izvajalca, vendar o tem, v kakšnem obsegu in na kakšen način bo poučevanje potekalo ta trenutek še ne morem dati točnih podatkov.«

»Kdaj bodo nova vozila prispela in kakšna je cena posamezne enote vlaka?«

»Za primestni vlak Siemens znaša cena za posamezno garnituro med pet in šest milijonov nemških mark, kar je odvisno od števila členov. Za vlak Pendolino pa velja cena približno 13,5 milijona nemških mark.

Dobava vlaka Pendolino se pričakuje ob koncu prihodnjega leta oziroma v začetku leta 2000, medtem ko naj bi bili primestni vlaki Siemens bili dobavljeni v treh letih.«

Pogovarjal se je Zdenko Lorber



Prvi vtisi z ogleda vlaka Fiat Pendolino

Zelo lepa igračka, ki pa ponuja za stanje naše infrastrukture, preveč!

Pendolino 480 je lep vlak. Tudi iz tehničnega stališča je prav gotovo na zelo visoki ravni. Ponuja veliko, za stanje naše infrastrukture celo veliko preveč. Ta preveč nas bo veliko stal. Preveč. Menim namreč, da glede na dinamiko pritekanja sredstev za pripravo infrastrukture za povečanje hitrosti (nivojski potni prehodi) do voznorednega obdobja 2000/2001 ne bomo usposobljeni izkoristiti niti minimalnih sposobnosti sicer, kot pravim, zelo lepe igračke. **Na vsak način si močno želim, da bi me ob prihodu vlakov Pendolino stanje infrastrukture demantiralo.** V nasprotnem primeru bo ta vlak res samo igračka, sindikat pa pri igrah brez izvennivojskih prehodov, pač v interesu varnosti strojnega osebja in seveda tudi drugih udeležencev v prometu kakor tudi potnikov, ne bo sodeloval.

Drago Torej



Drago Torej, Zlatko Ratej in Milan Rebič (z leve) poročajo z ogleda FIAT-PENDOLINA v Italiji.



Milan Rebič: »Počutje v strojevodski kabini je ugodno.«

Ni vse zlato, kar se svetli!

Ob nedavnem obisku v tovarni Fiat sem bil prijetno presenečen nad ljubeznivostjo domačinov, kar je po eni strani tudi razumljivo. Na vsakem koraku sta me presenetila red in disciplina. Najbolj obremenjena oseba je bil zagotovo g. Miklavčič s Službe za vleko in vozna sredstva, ki je neutrudno prevajal nešteta vprašanja in odgovore. Še ena zadeva mi je bila všeč, to je dizajn, v katerem se izražajo prelepe oblike in čudovite barve.

Star slovenski pregovor pravi: »Ni vse zlato, kar se svetli«. Čas bo pokazal v kolikšni meri ta pregovor drži tudi v tem primeru.

Milan Rebič

Kljub vsemu lepemu, določeni pomisleki!

Kratka poskusna vožnja s Pendolinom, ter ogled Fiat-ove tovarne v Savilignanu sta name naredila povprečno dober vtis. Glede na tehničnega vidika je vozilo zelo sodobno zasnovano. Sama vožnja se lahko opravlja, praktično delovanje vseh segmentov se kontrolira preko računalnika, katerega ekran je v kabini in nam ob morebitnih okvarah tudi javlja postopek nadaljnjih opravil strojevodje. Glede na določene dodatke in spremembe, katere bi izdelovalci vnesli na zahtevo Slovenskih železnic, bi bilo vozilo v osnovi sprejemljivo za nas.

hkratno ukinjanje nivojskih prehodov, si ne znam predstavljati, kje bo to vozilo dosegalo maksimalne hitrosti.

Bojim se, da bi določeni krogi poskušali z zakonom dvigniti maksimalne hitrosti preko nivojskih prehodov (da opravičijo nabavo teh vozil), strojevodje in potnike pa bi s tem spremenili v kamikaze.

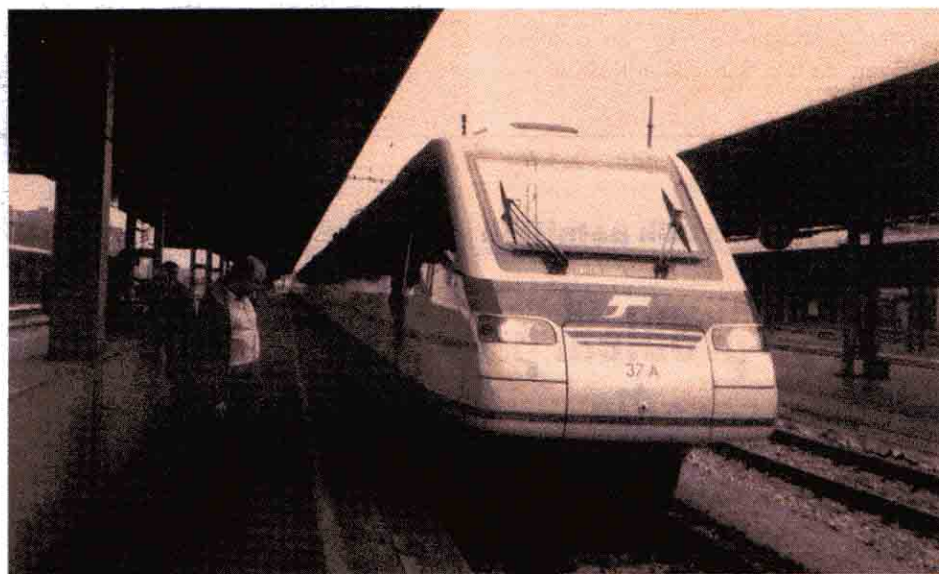
Moja osebna ocena je, da hitri vlaki zaradi spremljajočih stvari ne bodo dosegli zelenega cilja in jih nabavljamo samo zaradi tega, da bomo lahko okolici pokazali kako, Slovenska železnica celostno skrbi za tehnični razvoj in da v nobenem segmentu ne zaostajamo za drugimi evropskimi državami.

Zlatko Ratej

Glede na to, da se v proračunu ne najde denarja za posodobitev infrastrukture in hkratno ukinjanje nivojskih prehodov, si ne znam predstavljati, kje bo to vozilo dosegalo maksimalne hitrosti.

Na tehničnem in oblikovalnem področju v glavnem ne bi imel pripomb, vendar se mi kljub vsemu pojavljajo določeni pomisleki. Nagibna tehnika je sicer čudovita stvar, vendar me zanima, kako bi se v Zasavju pri polni hitrosti počutil potnik, kjer bi ga zaradi gostih zaporednih lokov, forsirano zibali kakor dojenčka v zibelki.

Glede na to, da se v proračunu ne najde denarja za posodobitev infrastrukture in



Zlatko Ratej: »kako se bo ta zadeva obnesla na naših progah?«

junij – dan slovenskih železničarjev

Zakaj je naš praznik – dan železničarjev 2. junij in ne več 15. april

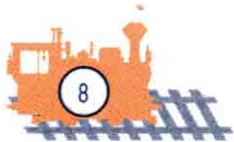
Čeprav ne gre omalovaževati tragičnih dogodkov, ki so botrovali odločitvi nekdanjega predsednika v naši nekdanji skupni državi, da smo praznovali 15. april kot dan železničarjev, pa je ta odlok prenehal veljati z dnem naše osamosvojitve. Vsekakor je bilo trinajst žrtev na Zaloški cesti prevelik krvni davek, ki so ga takratni železničarji v boju za svoj delavski »prav« morali plačati tistim, ki so z njimi manipulirali. Mimo tega dejstva vsekakor ne moremo. **Toda dejstvo, da je bil ta dogodek skozi zgodovinski drobnogled obremenjen z določeno »politično**

hipoteko», je bilo razlog, da je bil na pobudo sveta delavcev Slovenskih železnic jeseni leta 1996 za dan slovenskih železničarjev, določen 2. junij – dan prihoda prvega vlaka na Slovensko.

Ta dan smo sicer na veličasten način praznovali ob njegovi 150-letnici pred dve letoma v Celju. Kljub temu pa velja pred predstoječim praznikom dneva železničarjev spomniti, zakaj je 2. junij 1846 za Slovenske železnice tako pomemben praznik, in pobrskati v zgodovino prihoda prvega vlaka v Slovenijo.

Zato da je lahko prvi vlak, ki sta ga vlekli lokomotivi »Aussee in Drau«, na Binkoštno nedeljo 2. junija 1846 pripeljal v Celje, so se gradbena dela začela že dvanaest let pred tem, leta 1838. To je pa samo trinajst let po tem, ko je George Stephenson 27. septembra 1825 s svojo lokomotivo »Rocket« (je v žigu našega sindikata) potegnil prvi vlak v zgodovini. S 450 potniki in 90 tonami tovora je takrat razdaljo 12 kilometrov premagal v 65 minutah. Navdušenje za železnico, nove možnosti zaposlitve in pričakovanja takratnih finančnih krogov priti do velikih zaslužkov, ki jo je ta





prva uspela vožnja povzročila, je bilo ogromno. Kaj hitro za tem, so takrat vodilni gradbeni inženirji in tehniki začeli pripravljati projekte za nove trase prog.

Pri določevanju smeri za traso od Gradca do Celja je bila zelo aktualna tudi varianta trase skozi Ptuj, ki je bil takrat trgovsko enako razvit in močan kot Maribor. V tekmi med obema trasama je zmagala mariborska črta, ker Mariboru kot prihodnjemu pomembnemu prometnemu križišču ni bilo mogoče odrekati prednosti. Gradbena dela so bila izredno zahtevna. Tehniki so ta odsek označili kot najzahtevnejšega za takratno gradbeno tehniko. Še posebno zahtevna sta bila Šentiljski in Košaški pre-

dor, ki ju je približno 600 delavcev gradilo dve leti. Zelo zahteven je bil Pesniški viadukt, ki je imel 46 obokov na 650 metrih dolžine in je do takrat veljal za najdaljši gradbeni objekt na vsej Južni železnici. Posebno zanimiv je bil takrat tudi most čez Dravo v Mariboru, katerega mostna konstrukcija je bila iz hrastovega lesa in vpeta na tri zidane oboke. V Celju so morali zato, da so pridobili prostor za železniško postajo, zasipati poplavno ozemlje Voglajne, to pa speljati v novo strugo.

Čeprav sta po slovesni otvoritvi 2. junija 1846 pa do otvoritve proge do Ljubljane (september 1949) na dan vozila le dva para vlakov, od tega en potniški in en mešani, ki sta za razdaljo od Maribora do

Celja potrebovala tri ure, pomeni odprtje proge prvi skromni začetek voženj po železnici, za ta del Slovenije pa velik korak naprej. Temu v prid zgovorno priča podatek, da je imel na primer takrat majhen in nerazvit Maribor z vojaško garnizijo in priseljenci vred zgolj 4.000 prebivalcev. V času po uveljavitvi železnice pa je njegov obseg in pomen skokovito narasel.

Dejstvo je, da se lahko s pomenom prihoda prvega vlaka v Slovenijo poistoveti vsak železničar, zato je prav, da ta datum tudi sprejmemo kot svoj dan – dan slovenskih železničarjev.

Zdenko Lorber

Dobava dvoetažnih potniških vlakov se je začela

Kako so problem prevozov v primestnem prometu rešili naši severni sosedje

Sedemnajsti december 1996 je bil v tovarni Simmering, koncerna Siemens SGP za prometno tehniko, predstavljen prototip novega dvoetažnega vlaka ÖBB, za prevoz potnikov, ki potujejo v primestnem prometu, tako imenovane dnevne migracije.

Na teden izdelajo eno vlakovno enoto. Vsakega v celotnem času poizkusnega obratovanja intenzivno testirajo. Od septembra 1997 so jih začeli vključevati v redni promet. Najprej so jih vpeljali v primestni promet na Dunaju, kjer je migracija največja. Še posebej se obnesejo zato, ker

Nabavni stroški tega vlaka so na sedež okrog 25 odstotkov nižji od enoetažnega (klasičnega motornika) za notranji promet. Stroški vzdrževanja so 20 odstotkov nižji na sedež in tudi teža vozila, ki odpade na sedež, je 15 odstotkov nižja.

s temi vlaki pridobijo število sedežev in stojišč. Seveda jim gre najbolj za to, da bi večina potnikov lahko sedela. Če bi hoteli ponuditi enako udobje s klasičnimi enoetažnimi motorniki, bi morali speti več motornikov, za kar imajo na postajališčih pre-

kratke perone, za večjo frekvenco vlakov pa ni možnosti.

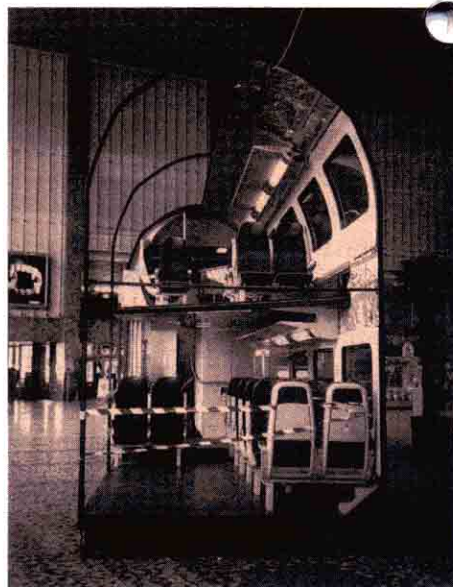
Seveda pa nova vozila niso narejena izključno zaradi udobja potnikov. To nakužejo zelo udobni sedeži z naslonjalom za glavo, roke in noge ter s klimatskimi napravami, kar je sicer za vlake za prevoz dnevne migracije novo. Pač pa ponujajo tudi hitrejše vstopanje in izstopanje potnikov, in to s širokimi vrati ter prostornim vstopnim prostorom, ki omogoča hitro razmeščanje potnikov in s tem tudi krajše postanke na službenih mestih.

Z dvoetažnim sistemom pridobijo 50 odstotkov več sedežev glede na enako dolžino enoetažnega voza. Pri ÖBB so naročili 240 takšnih vlakov v skupni vrednosti 3,5 milijarde avstrijskih šilingov. Stodvajset jih bo dežela Niederösterreich sofinancirala, in to z obročnim odplačevanjem 66 milijonov avstrijskih šilingov na leto v obdobju 25 let.

Nabavni stroški tega vlaka so na sedež okrog 25 odstotkov nižji od enoetažnega (klasičnega motornika) za notranji promet. Stroški vzdrževanja so 20 odstotkov nižji na sedež in tudi teža vozila, ki odpade na sedež, je 15 odstotkov nižja. Iz tega sledi

tudi manjši strošek za energijo. Vozilo ima komando na obeh straneh, tako da odpade tudi ranžiranje v končni postaji.

Prihodnost novega, kakovostnega in prijaznega potniškega prometa je z novim vlakom zagotovljena.



Prerez dvoetažnika na Dunajski železniški postaji.

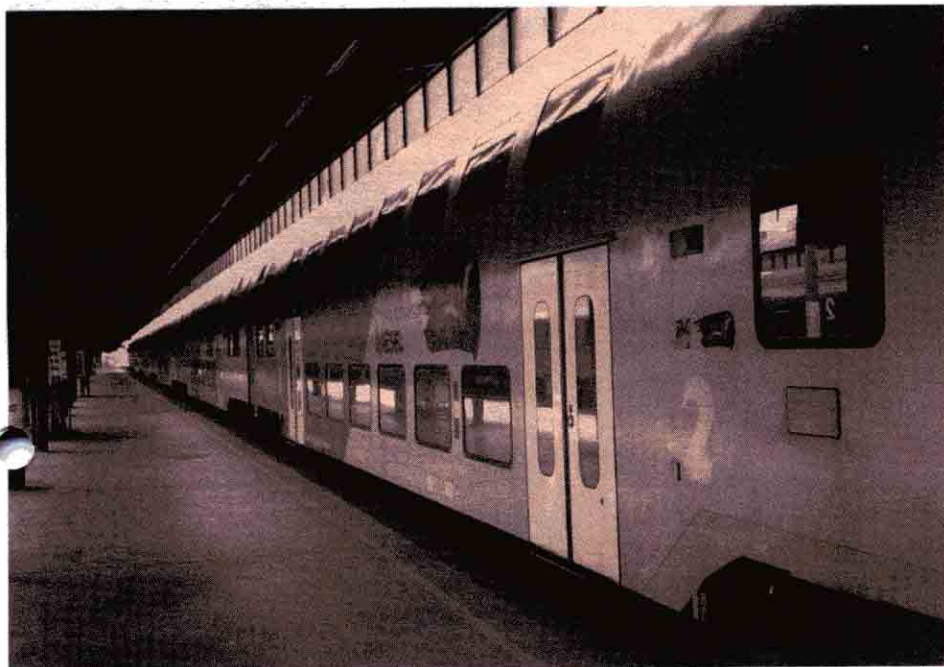


Kaj reči k temu? Masovne potnike, kar dnevna migracija gotovo je, je treba prirediti na železnico s kakovostnimi vozili in

dobrim voznim redom. Ko bodo potniki pridobili zaupanje v kakovosten prevoz, se bodo lažje odločali za daljša potovanja z

vlakom. **Dnevno migracijo pa smo na SŽ zanemarili, z nemogočim voznim redom pa celo pregnali iz vlakov. Kar nam ni uspelo z voznim redom, pa nam uspeva z zastarelimi vlaki.** Super hitri vlaki, ki jim je uprava Slovenskih železnic dala prednost, po mojem ne bodo pritegnili ljudi, saj do super hitrega vlaka ne morejo drugače, kot s povsem dotrajanimi motorniki, nemogočimi avtobusnimi zvezami oziroma lastnimi avtomobili, ki jih nimajo kje parkirati! Uprava pa bo jadikovala nad praznimi in predragimi vlaki, državo, ki ne kaže razumevanja za dvig cen oziroma povečanje subvencij, preveč zaposlenimi in predragimi delavci in bogve nad čem še. Prepričan sem, da se uprava Slovenskih železnic tega zaveda. Zakaj pa ravna drugače, pa spet ve le uprava sama in morda še kdo, ki mu uspešna železnica ni v interesu.

Po DER Eisenbahner – Sindikalnem časopisu avstrijskih železniških sindikatov povzetek in komentar pripravil Drago Torej



Razmišljanja

Ob minulem prazniku dela, ki naj bi bil namenjen nam

V aprilski številki se nam je nenamerno zgodilo, da je izpadlo voščilo ob 1. maju – prazniku dela. S tem seveda nikakor ne zmanjšujemo pomena, ki naj bi ga tak praznik imel. Delu sicer ne pripada takšna čast, še manj pa oblast, kot se je glasila parola, znana iz prejšnjega sistema. Toda to ne sme pomeniti, da dela ne bi spoštovali in cenili, predvsem pa spoštovali človeka, ki ga opravlja. Toda tudi ta stavek v Sloveniji žal zveni le kot prazna parola. Tega, kako je delovni človek dandanašnji degradiran, namreč v novejši zgodovini ne pomnimo.

Dokaz za to je anarhija, ki vlada na področju spoštovanja delovnopravne zakonodaje. Kršitev pravic delavcem je namreč toliko, da jih delovna sodišča s kadrom, s katerim razpolagajo, preprosto ne zmorejo obdelati. Dolgo čakanje na razpravo in nekajletno »pravdanje« v večini primerov, je seveda voda na mlin delodajalcem, ki lahko s kršitvami nadaljujejo, nemeneč se za kazni, ki so v primerjavi s težo očitane kršitve simbolične. Seveda vse to podkrepi strah pred izgubo zaposlitve, zaradi katerega je delavec dandanašnji pripravljen »požreti« marsikaj, od slabih delovnih razmer, neurejenega razporeda delovnega časa, »šikaniranja« in poniževanja, do nekaj mesečnih zamud pri izplačilu plač, neizplačanih regre-

sov, jubilejnih nagrad itd. **Degradiranost delavstva povzroča tudi plačna politika, ob kateri je celo upokojski minimum večji od minimuma plače delavca.** Zato se ne gre čuditi posameznim primerom, ko so celo v družini, kjer sta oba zaposlena, za normalno preživetje iz meseca v mesec prisiljeni obiskati socialno službo ali potrkati na vrata dobrodelne ustanove. Eden od kazalcev brezvoljnosti in splošnega pomanjkanja motivacije za vrnitev na delo, je pet odstotna začasna zadržanost z dela zaradi bolezenskih razlogov. Ker nismo nič bolj »bolna« nacija, kot katera koli druga v Evropi, ne gre razlogov, zakaj vsak dan zaradi bolniške ne dela približno 35.000 Slovencev, iskati zgolj v zdravstvenem stanju, ampak je to tudi posledica delovnih, socialnih in ekonomskih vplivov, katerim je delavstvo podvrženo.

Upošteva vse zapisano, je pravih razlogov za praznovanje praznika dela vse manj. **Upanja, da bi naslednji prvi maj imel več »prave vsebine«, pa tudi ni veliko,** kvečjemu se ob zlovesče naraščajočim težnjam kratenja pravic delavcem lahko nadajamo, da bodo prihodnja praznovanja minila v znamenju protestnih shodov in demonstracij.

Zdenko Lorber



Usklajevanje turnusov osebja SV Ljubljana za voznoredno obdobje 1998/99

Služba za vleko nam je 30. aprila 1998 poslala osnutke turnusov osebja vlečnih vozil. Glede na zmanjševanje števila vlakov, ki jih pokriva SV Ljubljana iz 179 (VR 1997/98) na 154 (VR 1998/99) se je število osebja v turnusih zmanjšalo iz 211 na 177. To pomeni povečanje rezerve osebja za 34 strojevodij.

Od desetih turnusov osebja v SV Ljubljana samo na dva sindikat ni imel pripomb, ostale pa smo morali spremeniti. Največji problem so nastopi službe v zgodnjih jutranjih urah. V turnusu osebja je tak nastop prikazan kot dnevna služba, v resnici pa je to nočno delo.

Na skupnih pogajanjih, ki so potekala od 13. maja v prostorih Sekcije za vleko v Ljubljani smo poskušali nekatere probleme odpraviti in s tem zagotoviti osebju vlečnih vozil boljše turnuse.

vodja komisije za turnuse: Tomaž Ramšak



Močna pogajanja za nove turnuse

Iz drugih medijev

Slovenci: Naj živijo ceste, dol z železnico!

Komentar k predlogu dopolnitev Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture, avtorja Janeza Črničca, dipl. gradb. ing.

Predlog sprememb in dopolnitev nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture je ena velika žalost. Medtem ko je pri avtocestnem programu predloženo zvišanje za dobrih sto odstotkov, je pri železniškem programu predloženo znižanje za približno štirideset odstotkov. Obakrat gre za vlaganja do leta 2005! Da ne bom preveč opletal s številkami: V železnico bomo

temelji na načelih izenačitve pogojev poslovanja vseh prometnih panog na trgu prometnih storitev.« Tudi prednosti in pomen železnic so bile prikazane. Naj navedem samo zadnji dve alineji: »Varnost je na železnici povprečno 24-krat boljša, poraba prostora pri enaki propustnosti je na železnici 2- do 3-krat manjša kot na avtocesti.« Berimo naprej: »Globalni cilj načrta razvoja evropske železniške infrastrukture je ponovna oživitve železniškega sistema ...« **Kako lepo branje ob ukinitvi sto sedmih vlakov!** Pa vse tisto čevkanje o potrebni preusmeritvi tovora in potnikov na železnice.

in železniškim programom, ob obeh predlogih rebalansov je pa vse skupaj samo še bolj res. Nekaj citatov:

»Če opazujemo letna vlaganja v ceste železnice, dobimo vtis, da imamo opravka z izjemno zavzetimi cestarji in nekam počasnimi železničarji. Seveda ne gre za zavzetost, pač pa za odraz politike, ki graditev cest protežira. Povečanja deleža železniškega prometa si ob taki politiki ne moremo obetati. Če bi si ga zares želeli, bi morali biti dinamiki vlaganj ravno obrnjeni, kar pa nas hitro privede do bogokletne ideje, da bi bilo potrebno bencinski tolar vlagati v železnice.«

Razvidno je, da vlaganja v železnico za štiri do pet let (danes za sedem) zaostajajo za vlaganji v ceste.

Avtocestam bo na ta način zagotovljena znatna startna prednost, ki utegne povzročati izredne težave pri poznejšem preusmerjanju tovora in potnikov na železnico. Predvsem pa lahko ugotovimo, da predvidena dinamika financiranja obeh sistemov

Ne gre namreč spregledati, da so železničarji vedno bili kal. Kal, ki je vedno z neizprosno natančnostjo kazala, koliko je ura. Veste, železničarska ura je bila včasih pojem! Za vse! Oblast pa ne mara, da bi ji kdo odmerjal čas.

do leta 2005 vložili toliko kot v avtoceste do letos. Sedem let skomin! Pri tem gre obakrat bolj ali manj za peti in deseti koridor. Pa je bilo v železniškem nacionalnem programu lepo napisano: »Prometni sistem v Evropi

Direktor SŽ se lahko »oteli« pri svojih prizadevanjih, če se pri avtocestah vlada obnaša kot bogataš, pri železnicah pa kot siromak.

Leta 1994 sem za parlament izdelal primerjavo med takrat nastajajočim avtocestnim



spodbuja naše današnje prometne navade. Tožbe, da je prometne navade zelo težko spreminjati, so precej sprenevedave, če zares izdatno financiramo samo tisto, kar jih ohranja.»

»Dokler imamo opravka z agresivnim forsiranjem izgradnje avtocest, ostajajo ideje o preusmeritvi znatnega prometnega deleža na železnice deklarativne narave, tega pa bi se lahko naša družba počasi odvadila. V svojo korist!«

Navedena stališča se mi zdijo tudi danes še kar pametna, vsekakor pa preveč pametna, da bi lahko računala na politično podporo. Politika se je namreč pripravljena zameriti slehernemu državljanu, samo ne takrat, ko je avtomobilist. To bi jo odpihnilo! In menda je pri nas ni večje sramote kot biti pihnen politik in se vrniti med navadne smrtnike. Pa tudi težko je, če nisi za kaj drugega.

Verjetno je še kakšen »globlji« razlog za naš in politični odnos do problema ceste/železnice. Priznati je treba, da je otvoritev novega avtocestnega odseka, najsi je še tako kratek, nekaj neizmerno spektakularnega. Vse je očitno novo, črna vozišča in

bleščeča belina novih usekov pojejo hvalnico našemu uspehu in (so sijajno ozadje) govorniku, ki mu je komaj treba reči kaj pametnega, saj je vse kot na dlani. Posebno z Nanosa! Železnice so siroščina. Kdo se bo pa vozil odpreti petkilometrski železniški odsek, na katerem je bil dokončan remont? Saj ni nič videti, če nimaš strokovnega očesa! Morda bi utegnil kakšen podpodpodsekretar spregovoriti nekaj čemernih besed Janezu Suhadolcu in meni, prida več se nas pa ne bi zbralo. Potem pa v postajno »restavracijo« na zateglo žemljo in pivo. Dobro je, od kogar je, za kogar, pa še boljše!

P.S. Priporočljivo branje za vse, ki želite, da vam članek naliže »čistega vina«.

Na avtocesti so nekatere stvari jasne. Najbolj tista: who is who? Po letniku, po ceni, po kubaturi, po hitrosti, celo po nesramnosti. Kaj pa vlak? Če še toliko vtaknemo v železnice in jih še tako zreorganiziramo – več kot tri razrede si bomo težko izmislili. Slovencev je pa za več razredov. Od brezposelnih, čez

čakajoče na plačo, čez čakajoče na delo, čez čakajoče na Godota, čez minimalce in tako dalje ... In vse to naj bi se vozilo skupaj z nami? Jok! Še v prvem razredu bi se znašla skupaj topmanager in njegov zelenjadar in sploh se ne bi vedelo, kaj komu stoji v garaži. Kaj smo se zato osamosvojili? Grem z avtom!

Bojim se, da vodi sled še nekoliko globlje. Ne vem, ali ste opazili, da vlaki in železničarji s potniki in z zgodovinskim spominom na Zaloško vred nekoliko dišijo po proletariatu. (Ta beseda je trenutno tako nepopularna, da nobeni od obeh socialnodemokratskih strank ne pade na pamet, da bi jo izgovorili). Morda pa se komu, ki je še manj socialdemokratski, celo zdi, da je treba take pojave zatreti v kali?

Ne gre namreč spregledati, da so železničarji vedno bili kal. Kal, ki je vedno z neizprosno natančnostjo kazala, koliko je ura. Veste, železničarska ura je bila včasih pojem! Za vse! Oblast pa ne mara, da bi ji kdo odmerjal čas.

To bi bilo vse.

Povzeto po dnevniku DELO

Iz dela Območnih odborov – Jesenice

Spomnili smo se naših članic

Materinski dan je bil tudi letos razlog, da se v sindikatu spomnimo na naše zveste članice. Z namenom združiti prijetno s koristnim smo se iz jeseniške kurilnice popeljali v Retnje pri Trzinu na ogled starega mlina, ranča kjer gojijo muflone, in muzeja s starinami. Sledil je »kulinaričen del« srečanja, kjer smo hišne specialitete okušali v bližnjem gostišču Smuk.

Ples je tisto, kar postavi piko na i vsakemu takemu srečanju. Tako smo v enem od jeseniških lokalov končali tudi mi z obljubo, da naših članic tudi prihodnje leto ne bomo pozabili.

Bogdan Srpčič



Z leve: Bogdan Srpčič, Kristina Demšar, Marija Vitormirov, Mirsad Dizdarevič, Branka Nemeček, Janja Lavtižar

**Budnik**

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Slavko Kmetič.

Glavni urednik:
Zdenko Lorber.

Uredniški odbor:
Štefan Kujavec, Zlatko Lojen.

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje: Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Masarykova 8, 1000
Ljubljana.
061 313-424 ŽAT 899 45-47, 46-71.

Časopis šteje med grafične izdelke informativnega značaja iz 11. točke tarifne priloge 3 Zakona o prometnem davku, po kateri se plačuje prometni davek po stopnji 5%.



ŠALE

»Kdor laže, tudi krade«, pravi aforist in dodaja: »Kdor krade, mu je laže.«

Mlada ženska ustavi taksi. »Prosim, odpeljite me hitro do matičarja, če ste prosti.« »Obžalujem, gospodična, tako zelo prost pa nisem.«

V oddelku ekspresnega vlaka sedijo mati in hčerka, Italijan, nacist in Žid. Vlak zapelje v predor. V oddelku nastane tema.

Nenadoma se zaslišita najprej glasen poljub, nato pa krepka klofuta. Potniki vsak po svoje razmišljajo o dogodku. Mati:

»Hčerka je pretiravala; ni ji bilo treba tako močno udariti človeka samo zato, ker jo je poljubil.« Hčerka: »Oho, mama je še za nekoga privlačna, vendar pri njej ni šale! Res močno je udarila tistega, ki jo je poljubil!« Italijan: »Škoda, da se nisem spomnil in poljubil vsaj ta stare – mene že ne bi klofnila!«

Nacist: »Ne razumem, zakaj tepejo mene, ko je jasno, da je kriv Italijanček!« Žid: »Sebi poljubiti roko – že to ni slabo; ampak za nagrado usekati nacista, to je pa užitek!«

Večina moških je podobna časopisom. Dedec od 20 do 30 let je kot dnevnik; prihaja vsak dan, pogosto v dveh ali treh izdajah. Od 30 do 40 je kot pol tednik, od 40 do 50 tednik, od 50 do 60 štirinajstdnevnik, po 60. letu mesečnik, okrog 70. leta pa posebna izdaja.

»Prejšnji teden sem možu napravila strašno sceno samo zato, ker se je napil. Tri dni ni spregovoril z menoj, četrti dan pa ni se ni mogel več premagati.« »Kaj pa je rekel?« »Kje je odpiral?«

Natakar vljudno vpraša gosta: »Ali vam je kosilo teknilo?« »Hm, še boljše bi bilo, če bi bila juha tako topla kot vino, vino tako staro kot kava in kava tako velika kot luknja v prtju.«

DA NE BI POZABILI ALI SLUČAJNO SPREGLEDALI DATUM

Dobimo se v soboto 30. maja na srečanju članov našega sindikata na Lisci pri Sevnici. Naši gostitelji so kolegi iz zidanmoškega konca, ki obljublajo, da bodo za zabavo vseh prisotnih izdatno poskrbeli.

Naša srečanja so zmeraj polna humorja, zabave, športa in nepozabnih doživetij. Zakaj ne bi bilo tako tudi tokrat?

VABLJENI

V junijski številki boste lahko prebrali:

Ekskluzivni intervju z ministrom Jankom Kušarjem, ki v Drnovškovi vladi skrbi za usklajevanje delovnih teles s področja socialnega varstva.

Tema – nova pokojninska zakonodaja

Popis doživetij in foto reportaža s sindikalnega srečanja na Lisci pri Sevnici

Prvi vtisi iz ogleda primestnega vlaka Siemens v Nemčiji

