

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikatsrojevodij.si



Številka 66

September 2009

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

Razmere na Slovenskih železnica: luč na koncu predora ali le zatišje pred nevihto

Začeli so veljati Ukrepi za zmanjšanje učinkov gospodarske krize

Medijski linč strojevodij – Ljubljenci bogovi ali kolateralna škoda?

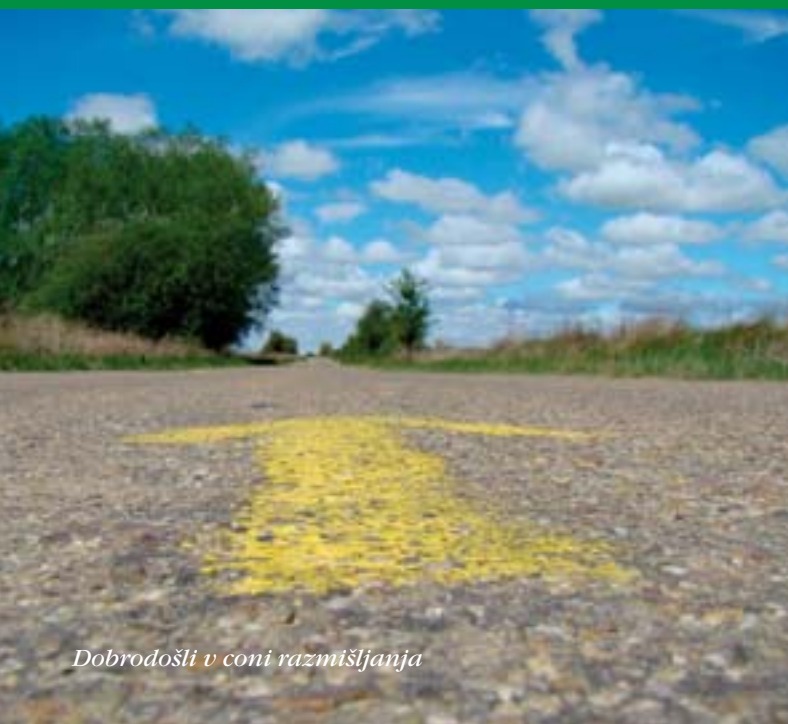
Iz življenja naših sodelavcev – Camino de Santiago



**Poslovilna
vožnja
»legende« –
ELOK 362**



Camino de Santiago



Dobrodošli v coni razmišljanja



Zeleno, ki te ljubim

UVODNIK

Pomembnost informiranja iz verodostojnega vira, oz. kaj je bilo prej – kokoš ali jajce?

Verjetno najbolj pogosto vprašanje, postavljeno, ko se spravi vkup delavski razred in razpravlja o krivicah, ki se mu godijo in o pravicah, ki mu pripadajo. Običajno vsi vemo vse, kar je popolnoma jasno, saj smo natančno obveščeni iz zelo »dobro obveščenih krogov«, ki so seveda, kakšno naključje, zelo blizu »dobro obveščenim krogom«, ki pa so spet zelo blizu....., in tako naprej. Ta obveščevalna veriga je pošteno dolga, tako da vmes kakšen podatek ponikne, spet drug je po desetih »prežvečenjih« že malo iz mode, pa ga je potrebno rahlo začiniti, da spet dobi aktualnost, nekateri podatki pa so kot iz serije Dosjeji X. Zakaj vam pravim vse to?

Preprosto! Živimo v časih, ko nobena stvar ni več »zacementirana«. Ljudje sprejemajo vsakdanjik z rezervo, saj nikoli ne veš, kaj te čaka jutri. Istočasno so ti turbulentni časi izjemna priložnost, da se pokaže enotnost in organiziranost delavcev. Tu seveda stopi v ospredje organiziran sindikalni boj za pravice, ki so že dosežene in ki so še dosegljive. Vendar se ne smemo ujeti v lastno past in neučakano zahtevati nemogoče stvari, tu in zdaj, v tem trenutku. Zavedati se moramo, da smo ne glede na vse, v trenutno nezavidljivem položaju, ki nikakor ne dovoljuje delovanja »na horuk«, nekih nepremišljenih dejanj in akcij, ki nam bi dolgoročno naredile več škode kot koristi. Tu se pokaže izjemna pomembnost informacij, ki morajo biti preverjene, saj bi drugače peljale k neproduktivnim debatam, s katerimi se ustvarja nepotrebna psihoza, zavajanje in neki prazni senzacionalizem med članstvom. In ravno v tem se skriva največja past, ki si jo lahko sami nastavimo in tudi ujamemo vanjo. Pravi samomor iz zasede.

Večkrat pomislimo, da je naše vodstvo pozabilo na nas, oz. da se ukvarja z vsem drugim, samo z nami, torej člani ne. Morda res izgleda tako, vendar nam bo počasi moralo preiti v zavest, da so časi revolucije nepreklicno mimo. Nastopil je čas pogajanj, čas dogovarjanj, čas pogodb, čas, ko se vsa zgodba o uspehu pelje na nekem višjem, nam morda neznanem nivoju. Revolucija je torej prerasla v fazo evolucije, se razvija in napreduje. Res je in tudi razumem, da nam ta nivo dostikrat ni viden in takoj dosegljiv, zato menimo, da smo premalo informirani. Morda je tako celo bolje. Verjemite, bili bi zelo, zelo slabe volje, če bi v tistem trenutku vedeli vse tisto, kar vedo naši predstavniki na pogajanjih. Kavni avtomati v naših sekcijah bi postali prave prižnice, kjer govorcev nikoli ne bi zmanjkalo. Pa bi bile vse besede in informacije, izrečene tam, resnične in preverjene? Bi res pomenile to, kar bi nekdo mislil, da pomenijo, ali bi bile le iz »zelo dobro obveščenih« krogov? Bi bile kokoš ali jajce? Bi odgovorile na to, kaj je resnično pomembno, kaj pa je samo mlatenje prazne slame v stilu »rekla - kazala«?

In tu pridemo do ultimativnega vprašanja. Pomembna nista ne kokoš in ne jajce. Kaj pa petelin? Je kdo kdaj pomislil na to, da če ne bi bilo petelina, bi bilo jajce neuporabno, kokoške pa tako ali tako ne bi bilo. Bistvo je torej v petelinu, ki pa ni nič drugega kot prispodoba za dogovore, pogajanja, pravilne in korektne informacije ter druge dejavnosti. Ko pridemo do petelina, tudi kokoš in jajce brez težav sobivata skupaj brez konfliktov in povsem nepomembno postane, kdo je bil prej, saj drug brez drugega ne moreta.

Robert Zakrajšek



BESEDA PREDSEDNIKA SSSLO

Če bo ogroženo izplačilo plač je stavka neizogibna!



Kar nekaj časa je minilo, odkar smo se zadnjič družili ob našem glasilu. Zato je več razlogov, ki niso tako tragični, da bi o njih razpravljali na dolgo in široko. Na kratko naj povem, da je preprosto prišlo do preobremenjenosti naših članov, zadolženih za izdajo glasila, saj so imeli v tistem trenutku zelo pomembne naloge, ki so jih v celoti in uspešno reševali in realizirali. No, sedaj, ko smo delo drugače razporedili, smo spet nazaj. V rahlo drugačni sestavi, pa vseeno, še vedno kritični do situacije, še vedno kritični do akterjev, ki so nas pripeljali v sedanjo agonijo, predvsem pa še vedno trdno na svojih stališčih, od katerih ne odstopamo. Predvsem me veseli dejstvo, da smo še vedno poštene in direktni do naših članov. Konec koncev je to vaše glasilo.

Naj vam predstavim nekaj dogodkov, ki so trenutno aktualni in v katere smo kot sindikat zelo močno vpeti. Kot veste je prišlo do zamenjave generalnega direktorja Slovenskih železnic. No, to je zgodba, ki ji verjetno ni ne konca in ne kraja, saj smo podobnih sprememb na vrhu posloводства že vajeni. Pa vendar! Tisto, kar letošnja imenovanja novih direktorjev SŽ dela različna od dosedanjih, je odnos države (pre-

ko članov nadzornega sveta), ki si v istem letu privoščijo imenovanje direktorja brez razpisa (ker je nujnost postavitve svojega človeka opravičilo za hitro menjavo) in nato čez pol leta imenovanje s pomočjo javnega razpisa po postopku, ki od objave razpisa do imenovanja direktorja zahteva tri mesece. In ta svojevrsten kadrovski mimohod direktorjev se dogaja v času, ki je za Slovenske železnice izjemno kritičen in zahteva v vsakem trenutku odgovorno in kompetentno upravo. Kritičnost trenutka ponazarjajo naslednji pokazatelji: 27 odstoten upad prometa, predvidena letna izguba v višini triinšestdeset milijonov evrov, kapitalska neustreznost podjetja in predvsem nezmožnost, da bi bistveno povečali prihodkovno stran naših bilanc. Na sindikalni strani predvsem opozarjamo na to, da aktualni nadzorni svet ne nadzira sistema SŽ ampak ga skuša predvsem voditi. Ta dvojnost se kaže predvsem v neangažiranosti pri razreševanju ključnih, prej navedenih težavah družbe, in v dejstvu, da se skuša preko generalnega direktorja vplivati na kadrovanje na posamezne vodstvene funkcije v sistemu. Dno pa je sodu izbila ugotovitev in istočasno dokaz o jalovem nadziranju družbe, da sistem Slovenskih železnic »hrani« devetnajst svetovalcev, ki nas na letni ravni stanejo skoraj dva milijona evrov, s tem, da je njihov učinek hudo vprašljiv oz. ničten. Da je to nož v hrbet vsej naši pripravljenosti, da damo s podporo varčevalnim ukrepom pozitiven prispevek k sanaciji kriznih razmer v sistemu, ni treba posebej razlagati. In kot da te anomalije ne bi bile zadostne, nas direktor Aleš Tavčar na zadnji seji sveta delavcev seznanil z ugotovitvijo, da je izplačilo plač ob koncu leta ogroženo. Pričakovano prejetim informacijam je bil naš odziv oster. To se je videlo tako v razpravi, ki je sledila na seji sveta delavcev kot v reakciji sindikatov, ki terjamo realizacijo ukrepov v tistem delu, v katerem so evidentirani ukrepi za povečanje prihodkov in ukrepov, ki je do sedaj ni realizirala država. Od odgovorov in reakcij

odgovornih bo odvisno, kako bomo načrtovali naša dejanja do konca leta.

V teku so spremembe Zakona o varnosti v železniškem prometu. Naše pripombe so že oblikovane in posredovane pristojnim. Pri tem je potrebno omeniti, da so nekateri prispeli predlogi izjemno škodljivi. Med drugim se predlaga, da se režijsko potovanje več ne bi štelo v izmeno. Predlaga se omejitev nočne izmene na največ 8 ur. Predlaga se tudi širitev možnosti, na podlagi katerih lahko pooblaščen delavec delodajalca oz. inšpektor za promet odredi izredno preverjanje znanja izvršilnih železniških delavcev. Naši predlogi so šli predvsem v smeri, da se znižajo kazni ki jih utrpijo strojevodje pri kršitvah prometnih predpisov in da kaznovalna politika tega zakona ne bo uperjena le v iskanje odgovornosti pri delu strojevodij.

Na povabilo hrvaških kolegov se je naša delegacija udeležila slovesnosti ob dvajseti obletnici delovanja sindikata strojevodij hrvaških železnic. V pogovoru so nam predstavili stanje pri njih in ugotovili smo, da se naši situaciji ne razlikujeta kaj dosti. Tudi pri njih se, tako kot pri nas in v drugih železniških upravah po Evropi ustvarja famozni vtis, da je vleka čisti in nepotreben strošek. To seveda, tako pri nas kot v tujini, »mantrajo« razni vsevedni »strokovnjaki« za svetovanje, za katere si upam trditi da so se v življenju z vlakom peljali enkrat, morda dvakrat, pa še to po sili razmer, čeprav so zaposleni v našem podjetju in tudi plačani iz denarja, ki ga med drugimi ustvari tudi Služba za vleko vlakov.

Vsem takim pošiljam razodetje – **Samo obrat lokomotivskega kolesa pri naša evre, mešanje zraka ne prinaša nič!**

Predsednik SSSLO – Zlatko Ratej



Dogovor o ukrepih za omejitev učinkov svetovne gospodarske krize in način izvajanja le-teh

V letošnjem letu je svet in z njim celotno gospodarstvo doletela ena najhujših recesij po drugi svetovni vojni. Upad naročil, posledično upad proizvodnje, zapiranje delovnih mest v vseh gospodarskih panogah so postale stalnica poročanja svetovnih in domačih medijev. Vzroki za nastalo situacijo so ali pa niso neznanka, odvisno ali jo gledamo kot lastniki kapitala ali kot zaposleni. Pri vsem tem si ne gre zatiskati oči, da bodo najvišjo ceno plačali zaposleni, se pravi »navadni« ljudje, ne glede na to, s katerega kontinenta prihajajo. Kdo pa je vse to zakuhal? Na to vprašanje – lahko mi mirno verjamete na besedo – nikoli ne bomo dobili odgovora, vsaj realnega ne. Ker je kriza globalnega značaja, nas seveda ni obšla. Pričakovati kaj takšnega bi pomenilo živeti v iluziji ali pa na Marsu. Ker smo pač, kot majhno gospodarstvo, vezani na velike tuje partnerje in trge, smo neizogibno pristali v istem »kotlu« z vsemi ostalimi. Negativni učinki so se začeli kazati v upadu tovarnega prometa, ki je v obdobju od januarja do maja upadel kar za 33 % in nam povzročil velike težave z likvidnostjo. Seveda je seznam vzrokov za nastalo stanje veliko daljši, pa pogledjmo nekatere najpomembnejše. Poleg omenjenega upada prometa so tu še neurejen odnos države do SŽ na področju pogodb za obvezne gospodarske javne službe (javni prevoz), kar ima za posledico pomanjkanja sredstev za opravljanje le-teh, neurejen odnos med SŽ, Agencijo za železniški promet in Direkcijo za vlaganje v javno železniško infrastrukturo (človek se

vpraša, čemu sploh služita ti dve instituciji, saj bi že po imenu morali delati v dobro železnice), nadalje 280 mio. EUR neporavnanih kreditov, kar vodi v kapitalsko neustreznost SŽ in še bi se lahko našlo.

Ker seveda sindikati nismo imuni na zaznavanje obstoječe situacije in se zelo dobro zavedamo, da je država od 09. 06. 2009 uradno v recesiji in da lahko podjetje rešimo le skupaj, smo z vodstvom Slovenskih železnic (takrat še pod vodstvom dr. Matica Tasiča) 10. 06. 2009 podpisali Dogovor o ukrepih za omejitev učinkov gospodarske krize in o načinu njegovega izvajanja. Namen dogovora je izboljšanje poslovanja SŽ, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja, ki jih določajo zakoni, KPDŽP in drugi splošni akti.

Ker je bilo o samem Dogovoru povedanega že veliko in velja že od 01. 07. 2009, tako, da smo nekatere učinke že občutili, naj samo še enkrat pogledamo dejstva, ki so za nas, člane SSSLO in strojno osebje morda najbolj zanimiva.

Bistvo dogovora obsega:

- V času njegova veljavnosti se ne bodo ugotavljali presežni delavci, oz. se delavcem **ne bo odpovedovalo** pogodb iz poslovnih razlogov.
- Letni regres se bo izplačal v enem delu in sicer procentualno zmanjšano glede na višino osnovne bruto plače zaposlenega. Ker je bilo izplačilo že opravljeno, naj samo ponovim, da sta pomočnik strojevodje in strojevodja za premik prejela regres v višini 70 % povprečne mesečne plače, izplačane v RS za pretekle 3 mesece – cca. 1000 EUR bruto, strojevodje I, nadzornik lokomotiv z enim plačilnim razredom funkcijskega dodatka in inštruktor strojevodij brez funkcijskega dodatka za 5 % nižjega – cca. 950 EUR bruto, nadzornik lokomotiv z dvema funkcijskima dodatkom in inštruktor strojevodij z enim ali več funkcijskih dodatkov pa 10 % nižjega – cca. 900 EUR bruto.
- Da se lahko vsem zaposlenim, razen tistim z osnovno bruto plačo do 610 EUR znižajo plače odvisno od višine osnovne

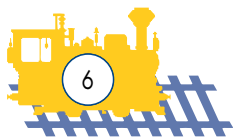
bruto plače, toda največ za 5 % in samo pod naslednjimi pogoji: da se znižajo plače delavcem z individualno pogodbo za 10 %, da se najmanj 85 % zaposlenim skrajša polni delovni čas na 36 ur in da se od države pridobi subvencije za 36 urni delovni teden.

- **Iz tega izhajajo, da se je osebjem vlečnih vozil plača znižala za 4,5 %, uveden je bil tudi krajši delovni čas. To je bilo razvidno iz novih turnusov, ki so začeli veljati 01. 07. 2009.**
- Uvedeno je bilo začasno čakanje na delo, kjer so se upoštevali naslednji kriteriji: vsak delavec se za ta ukrep odločil sam, na podlagi pisnega poziva delavcem, nadalje so bili na čakanje napoteni delavci, ki izpolnjujejo vsaj enega od pogojev za upokojitve in šele nazadnje naj bi se napotilo na čakanje delavce z manj skupne delovne dobe (do takih primerov ni prihajalo, razen na lastno željo delavca). V primeru, da je delavec na čakanju, mu za ta čas pripada nadomestilo plače v višini 85 %, ki je izračunano od njegove polne plače in ne od plače, znižane zaradi krajšega delovnika.
- V letu 2009 se aktivni oddih ne bo izvajal.

To je bilo nekaj točk, ki neposredno zadevajo strojno osebje. O nekih realnih učinkih uvedenih ukrepov je za zdaj še nemogoče govoriti, saj trajajo prekratek časa (kot rečeno, od 01. 07). Neki realen učinek se bo pokazal konec leta, ko bodo v veljavi šest mesecev, a kaj lahko se nam zgodi, da se bodo podaljšali še za eno ali več obdobji. Namreč, recesija se ne ravna po koledarju in prav vseeno ji je, kateri datum je danes ali pa bo čez nekaj mesecev. Okrevanje gospodarstva bo počasno in bojim se, da bomo v naši deželi okrevali še lep čas po tem (?!), ko bodo ostali že plavali na površju. Pri nas gre vse tako, bolj počasi, pisano na kožo kapitalu, še posebno, če in ko se pogovarjamo o plačilu za opravljeno delo. Pustimo se presenetiti. Do takrat pa - optimizem velja!

R. Z.





Pregled 3. seje glavnega odbora SSSLO, 09.09.2009

Dne 09.09.2009 je v prostorih sindikata potekala 3. seja glavnega odbora SSSLO. Na njej so prisotni sprejeli zapisnik prejšnje seje, finančni poročili blagajne glavnega odbora za obdobje januar – avgust 2009 ter 19. srečanja strojevodij v Izoli, se seznanili s poročilom predsednika SSSLO, pregledali in se seznanili z obveznostmi, ki jih ima sindikat do svojih počitniških kapacitet, ter v zvezi s tem ustanovili tričlanski odbor, ki bo enkrat letno pregledal vse počitniške kapacitete in izdelal letni plan vzdrževanja le – teh. V točki razno pa so se prisotni seznanili s problematiko, s katero se srečujejo v posameznih območnih odborih. Poudarek je bil predvsem na težavah, povezanih s trenutnim stanjem v podjetju, kar se negativno odraža predvsem pri mesečnih razporedih, zagotavljanjem mesečnega fonda, nepravilnostih pri obračunavanju terenskega dodatka in pa problemu evidentiranja dopusta na dan, ko ima strojno osebje po razporedu prost dan.

Glede zadnje točke (evidentiranje dopusta) je sekretar Silvo Berdajs poudaril, **da evidentiranje dopusta za pokrivanje primanjkljaja ur nikakor ni do-**

voljeno. V zvezi s tem je predlagal dogovor z ustreznimi strokovnimi službami, da se manjkajoče ure do polnega mesečnega fonda obračunajo kot nadomestilo plače, saj bi to nadomestilo vsebovalo tudi vse dodatke, ki izhajajo iz razporeditve delovnega časa.

V svojem poročilu se je sekretar dotaknil še nekaterih pomembnih dejstev in sicer: da so SŽ v obdobju I – VII ustvarile za 26 mio. negativnega rezultata, kar se po oceni do konca leta lahko poveča na 33 mio., nadalje, da se je na razpis za novega generalnega direktorja SŽ prijavilo 15 kandidatov, od katerih so 4 povabili na razgovor, soglasno je bila sprejeta odločitev, da se za direktorja imenuje **Gorana Brankoviča**. Dogovor o varčevalnih ukrepih kaže prve rezultate in sicer cca. 800.000 evrov mesečno. S strani uprave so se pojavile želje po ukinitvi 36 – urnega delovnika in vrnitev na prejšnje stanje ob tem, da bi plače vseeno ostale znižane za 5%, posledično pa bi se povečalo število delavcev, poslanih na čakanje. **Jasno je, da sindikat na kaj takšnega ne more in ne sme pristati.** Pobuda bi bila izvedljiva samo v prime-

ru, da se tudi plače vrnejo na staro raven, oz. se povišajo nazaj za 5%. Za konec je obvestil glavni odbor, da je bil podan predlog, da se s 23 delavci, ki imajo sklenjene pogodbe za določen čas za delovno mesto strojevodje, sklene pogodbe o zaposlitvi za nedoločen čas.

Predsednik SSSLO je glavni odbor informiral o dejavnostih, ki potekajo v zvezi z Zakonom o spremembah zakona o železniškem prometu, ki predvideva, da režijsko potovanje ne bi več štel v izmeno. Ni potrebno posebej poudariti, da SSSLO temu odločno nasprotuje. Nadalje smo se seznanili s prej omenjeno problematiko turnusov, ki ne zagotavljajo mesečnega fonda ur. Ta problematika se pospešeno rešuje. Predsednik je podal tudi svoje videnje krize in ukrepov, poudaril pa je predvsem to, da se bodo vsi delavci, ki so na čakanju na delo doma, **po preteku čakalne dobe vrnili na delo skladno z določili njihovih pogodb o zaposlitvi**, tako, da dvomov okrog tega ne sme in ne more biti.

R. Z.

Zahteva Sindikatov po takojšnjem sestanku z upravo Slovenskih železnic

Reprezentativni sindikati smo, po razpravi o izvajanju ukrepov za izboljšanje poslovanja in trenutnih razmer na Slovenskih železnicah d.o.o. in izjavi generalnega direktorja na 6. seji Sveta delavcev Slovenskih železnic d.o.o. dne 10.09.2009, da se lahko zgodi, da bo v naslednjih mesecih ogroženo izplačilo plač ugotovili:

- Da je trenutno stanje na SŽ posledica slabih odločitev predstavnikov lastnika pri imenovanju vodstva SŽ
- Da se poslovanje kljub sprejetim varčevalnim ukrepom ne izboljšuje, saj se ukrepi za povečanje ter ukrepi v pristojnosti Republike Slovenije ne izvajajo, kadrovski ukrepi in ukrepi za zmanjšanje stroškov pa se izvajajo samo in zgolj na nižjih in proizvodnih delovnih mestih

- Da se kljub težkim razmeram na SŽ na delovnih mestih svetovalcev generalnega direktorja zaposlujejo posamezniki, ki kljub temu, da ne opravljajo predvidenih nalog in zato ne pripomorejo k izboljšanju gospodarskega položaja na SŽ, še vedno ostajajo na teh dobro plačanih delovnih mestih in istočasno uživajo vse bonitete, ki iz teh služb izhajajo, t.j. službena stanovanja, službeni avtomobili, mobilni telefoni....

Zaradi zgoraj navedenega in dejstva, da je po nam znanih informacijah generalni direktor pristopil k dodatnemu neselektivnemu ugotavljanju velikega števila delavcev, ki bodo napoteni na čakanje na delo doma, smo reprezentativni sindikati zahtevali takojšen sklic sestanka, kjer bi obravnavali trenu-

tne razmere na SŽ. V kolikor uprava oz. generalni direktor ne bi imeli posluha za naš poziv, bomo sindikati, zaradi vse večjega in upravičenega nezadovoljstva zaposlenih, prisiljeni narediti naslednje korake, ki lahko vsebujejo **vse oblike in sredstva sindikalnega boja**, ki so nam na voljo.

Zahtevo, naslovljeno na upravo SŽ so podpisali predstavniki Sindikata strojevodij Slovenije, Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije, Sindikata železniškega transporta Slovenije, Sindikata železniškega prometa Slovenije in Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije.

Podpisnik zahteve v imenu SSSLO:
Zlatko Ratej, predsednik SSSLO
Ljubljana, 16.09.2009



Mednarodno dogajanje

Evropska komisija nadaljuje z nesmiselnimi uredbami

Evropska komisija pod pritiskom »lobistov« nadaljuje z razgradnjo nacionalnih železnic, tokrat s predlogom Uredbe o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovarni promet. Uredba ni enaka direktivi, saj direktiva običajno določa minimalne standarde, sprejema oz. potrjuje se še v nacionalnem parlamentu, kjer so določene možnosti določitve višjih standardov, medtem ko se uredba direktno izvaja v celotni EU brez odstopanj. V nadaljevanju lahko preberete nekaj t.i. »cvetk«, ki jih ta vsebuje.

Nadnacionalno upravljanje železniške infrastrukture

Uredba vsebuje ureditev, ki predvideva za tovarne koridorje odvzem nacionalne suverenosti nad upravljanjem železniške infrastrukture. Na podlagi te uredbe bo potrebno v vsaki državi EU vzpostaviti tovarne železniške koridorje, ki bodo upravljani nadnacionalno. Gre za predlog ureditve, ki ni primerljiva niti s cestnim prometom. Ker v Sloveniji nimamo ločene tirne infrastrukture, ki bi jo bilo mogoče uporabiti za vzpostavitev teh koridorjev, je jasno, da bo potrebno omenjene koridorje vzpostaviti na obstoječi javni železniški infrastrukturi. Navedena ureditev bo problematična iz več vidikov. Zaradi zavez po vzpostavitvi tovarnih koridorjev bo veliko težje umeščati trase javnega potniškega prometa, hkrati s tem pa bodo vprašljiva tudi vlaganja v vzdrževanje železniške infrastrukture, ki bodo poslej dirigirana s strani nadnacionalnega upravljavca. Pomemben je tudi predlog povečanja prepustnosti prog, ki naj bi se zagotovila s povečanjem dolžine vlakov. To potegne za seboj podaljševanje postajnih tirov na medpotnih postajah, saj sicer prehitena ali križanja ob zaporah ne bodo mogoča. V tem trenutku očitno nikogar ne briga, ali bo kaj denarja ostalo za potniško infrastrukturo! To pomeni tudi, da bo imel tovarni promet absolutno prednost. Iz tega izhaja, da bo nemogoče zagotavljati gospodarsko službo javnega potni-

škega prometa in da bo potrebno za potrebe tovarnega prevoza javni potniški promet zreducirati na minimum brez vnaprejšnje zagotovitve rednosti vožnje.

Zastavlja se tudi vprašanje, kdo bo pokrival stroške takega nadnacionalnega upravljavca. To zagotovo ne bodo predlagatelji sporne uredbe, ampak uporabniki – prevozniki. Kot posebno »cvetko« te uredbe pa je potrebno omeniti določbo, ki predvideva možnost, da bo lahko za dodelitev tovarnih tras za vožnjo po omenjenih koridorjih kandidiralo tudi podjetje, ki ni registrirano za opravljanje železniškega prevoza. Tako se bo lahko pojavil absurd, da bo tudi »ne železniško« podjetje (najbolj problematični bodo razni finančni fondi) imelo pravico, možnost in prednost rezervacije in nakupa trase pred potniškim prometom. Kar na dlani se ponuja verjetnost, da bodo »fondi« pokupili trase in jih nato prodajali prevoznikom po svoji, prepričan sem, višji ceni, saj prevozniki brez tras ne morejo prevažati. Predlog Uredbe nalaga državam, članicam EU, da v treh letih po sprejemu odredijo tovarne koridorje, število bo odvisno od števila držav, na katere dotična država meji. Po drugi strani pa predlog Uredbe državam dovoljuje, da se z obrazložitvijo odpovedo koridorjem. Z gotovostjo lahko ugotovim, da se s tem, da ne določijo koridorjev, odpovedo tudi veliki večini tovarnega prometa, saj bodo tovarni tokovi iskali druge poti, na domačih tirih pa bo ostal le tovor, ki ga je pridobil domači železniški prevoznik.

Reakcija slovenskega političnega vrha na sporen predlog uredbe

Nerazumljiva je mlačnost odbora za evropske zadeve do tako pomembnih odločitev oziroma sprememb, saj so vse pripombe, ki so jih zapisali, glasile le v smislu, da bo Slovenija pozorna na to, kako se bo predlog razvijal naprej. Glede na to, da predlog razvijal naprej. Glede na to, da predlogov amandmajev slovenski parlamentarni odbor ni podal, lahko le upamo, da bodo naši EU poslanci podprli amandmaje drugih držav, ki nasprotujejo takšnim spremembam.

Pravzaprav me takšen odziv niti ne čudi, saj v tem mandatu slovenski prometni Minister še ni našel volje in časa niti za vljudnostni pogovor s sindikati na Slovenskih železnicah, kaj šele za poglobljeno razpravo o tem, kaj so, oziroma naj bi bile prioritete razvoja in reševanja krize vodenja in splošne gospodarske krize kot take.

Da je odnos politikov do sindikatov lahko nekoliko drugačen kot pri nas, sem se konec junija lahko prepričal v Berlinu, kjer



Dosedanji direktor EVA – Egon Brinkmann v družbi Draga Toreja

je Transnet organiziral vsakoletno srečanje pred parlamentarnimi počitnicami, na katerega so povabili predstavnike prijateljskih sindikatov iz EU, novinarje in politike iz Nemčije. Udeležba je bila naravnost odlična, z Ministrom za promet na čelu. Slovesnosti ob 20. obletnici ustanovitve Sindikata strojevodij Hrvaške, ki je bila 2. septembra v Zagrebu, sta se med drugimi udeležila hrvaški prometni Minister in državni sekretar za finance, Predsednik države pa je bil celo pokrovitelj slovesnosti, zastopal ga je osebni odposlanec.

Za konec naj povem še, da smo se na prijetni prireditvi poslovili od **Egona Brinkmanna**, dosedanjega direktorja EVA (Akademije za okolju prijazen promet), ki se je upokojil. Nadomestil ga je **Alois Weiss**, naš dolgoletni znanec še iz časov, ko so v Sloveniji potekale prve razprave o delitvi železnic. Z Alijem, kot ga prijateljsko kličemo, pa imamo že v pripravi naslednje projekte.

Drago Torej

Delo prometno-tehnične komisije v obdobju 2008/2009

V obdobju 2008/2009 je Prometno tehnična komisija predlagala in se zavzemala za spremembo gretja strojevodskih kabin na EMG serije 312, kajti že ob prevzemu omenjenih garnitur se je pokazalo, da je topli zrak usmerjen predvsem na čelno steklo in posledično pod strop kabine. Zato je osebje opozarjalo na nezadostno ogretje samega prostora za upravljanje, kar seveda ni bilo prijetno v hladnih dneh. Po modifikaciji je glavni del toplega zraka usmerjen pod pult oz. v noge, kar seveda bistveno bolje ogreje samo delovno okolje strojevodje. Verjamemo, da bo ta rešitev dobra, projekt predelave teče in bo na vseh EMG 312 končan do zimskega obdobja v letu 2009, kar zagotavlja PE Vleka.

Opozarjamo tudi na preprih v strojevodskih kabinah, predvsem na vozilih starejšega tipa. Zato bo nujno potrebno pred zimo pregledati vsa tesnila in poškodovana po potrebi zamenjati. Stremimo pa k zamenjavi vseh tesnil oz. načina tesnenja kabin, za kar se intenzivno iščejo primerne rešitve.

Na dizel lokomotivi 644 - 012 smo skupaj s PE Vleka izvedli zamenjavo stranskih oken oz. stene v celoti. Nameščeno je bilo enojno tonirano termopan steklo, rešitev sedaj testira DE Novo Mesto. Prvi odzivi kažejo na pravilnost projekta, o samem nadaljevanju le - tega pa se bomo dogovarjali s PE Vleka.

Velik poudarek dajemo tudi težavam s hrbtenico, katere v večji ali manjši meri občutimo prav vsi strojevodje, posebej tisti z daljšim stažem. Menimo, da si vsak od nas, ali pa če rečemo drugače, vsaka lokomotiva zasluži stol, ki bi te težave vsaj bistveno

omilil, če ne rešil. Za to so primerni samo pnevmatsko vzmeteni stoli, ki uspešno nevtralizirajo vse sunke in udarce, ki jih lokomotiva (in z njo seveda tudi strojevodja) prejme med obratovanjem. Dejstvo je namreč, da so lokomotive in motorniki (starejšega tipa, seveda) vedno starejši, za nove garniture denarja ni in ga glede na gospodarske razmere, ki vladajo pri nas in v svetu, še nekaj časa ne bo. Zato so novi stoli dobra, če že ne stalna, pa vsaj začasna rešitev. Trenutno so v preizkušanju stoli na DLOK 732 in DMV - 711. Gradimo na tem, da se stoli zamenjajo na vseh strojih, ki so v eksploataciji, saj naše hrbtenice ne poznajo razlike med premikom po postaji in vožnjo po odprti progi.

Soočili smo se tudi s problemom slabe oz. nezadostne razsvetljave strojevodskih kabin. S PE Vleka smo našli skupno rešitev v namestitvi LED diod, ki so poizkusno nameščene na nekatere lokomotive. Rezultat je odličen. Dogovor za vgradnjo je bil sklenjen, kasneje preklican, no, po zadnjih informacijah pa se bo vendarle realiziral, čeprav je podjetje nenadoma v velikih težavah. Hm? Pa ravno sedaj, ko mi nekaj potrebujemo. Vzrok - recesija oz. pomanjkanje sredstev (?!). Pa naše zdravstveno stanje? V razmislek pristojnim - oči potrebujemo celo življenje in ne samo v službi. In to je edini merodajni argument.

Na področju varstva pri delu smo dosegli dopolnitev obstoječih zaščitnih čevljev, ki so sedaj lažji in bolj kvalitetni. Čevlji so že na razpolago in jih dobite pri redni zamenjavi.

Glede na sklep skupščine SSSLO, bomo

skupaj s Službo za vleko določili časovne elemente za izvajanje popolnega zavornega preizkusa »A« na lokomotivah in motornikih po postopkih, ki jih določa novi pravilnik o zavorah, kar bo zelo pomemben dejavnik pri izdelavi turnusov za strojno osebje.

S 07.09. je načrtovan prehod na listni vozni red, najprej samo za tovarne vlake, po vseh izpolnjenih kriterijih pa tudi za potniške vlake. Dokončna uveljavitev listnega voznega reda za tovarne vlake je v dogovoru med PE Vleka, PE Tovorni promet, PE Vodenje prometa in Področja za informatiko predvidena za 12.12.2009, za potniške vlake pa je časovni termin za enkrat še odprt. Moram poudariti, da so se na posameznih službenih mestih pojavile tehnične težave, ki so ovirale normalno izvajanje prehoda na listni vozni red. Situacija se pospešeno rešuje in stvar bo zaživela.

Tudi na področju predpisov se stvari urejajo, saj se predlogi in zahteve s strani SS-SLO v pogajanjih z Agencijo upoštevajo, zato menimo, da se bodo vse nejasnosti v ugledelem času uredile in normalizirale.

Vsem skupaj želimo čim manj stresnih trenutkov in veliko veselja pri delu. Ne pozabimo - naše delo opravljamo na visokem strokovnem in profesionalnem nivoju in poskrbimo, da tako tudi ostane. Vleka nikoli ni bila in nikoli ne sme postati šibki člen Slovenskih železnic. Mi smo tisti, ki to lahko s svojim delom in odnosom zagotovimo! Srečno vožnjo!

Marko Janežič -
predsednik prometno tehnične komisije



RAZMIŠLJANJE OB BOK MEDIJSKEMU LINČU STROJEVODIJ SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Ljubljenec bogov ali kolateralna škoda?

Pojasnilo – pričujoče razmišljanje sem napisal, ker se ob vseh medijskih napadih na strojevodje Slovenskih železnic, ki so v veliki meri pavšalni, posplošeni in ne temeljijo vedno na resničnih in preverjenih podatkih, kot član kolektiva počutim na nek način osebno diskreditiran. Napisal sem ga izključno kot strojevodja in z mojim članstvom ter delovanjem v Sindikatu strojevodij Slovenije nima absolutno nobene povezave. Ravno tako v nobeni točki nikogar ne zagovarjam, ampak samo podajam svoj pogled na problematiko.

Nekoč sem že zapisal, da sem človek odprtega duha, marsikaj sem že videl in slišal, tudi reči, ob katerih bi še tako veliki skeptiki nenadoma postali verniki, verjemite mi. Ampak vendarle se je zgodilo. Tudi meni se zgodi, da ostanem brez besed, z odprtimi usti in očmi na pečlih. Nekega dne sem se prebudil v lepo sončno jutro, vzel v roke eno od sredstev javnega obveščanja in obnemel, obsedel, ni dosti manjkalo pa bi še kava šla po tleh namesto po grlu. O čem je govora? Takole stojijo stvari. Veste, da se ljudje istih ciljev in želja vedno najdejo in združujejo. Največkrat v društvu, v katerih lahko uresničujejo svoje interese. To je povsem razumljivo. Ampak, debelo sem zazijal, ko sem videl, da je bilo ustanovljeno **Društvo nenavadnih ljubiteljev železnice** (fiktivni, izmišljen pojem, da se razumemo!!), v nadaljevanju **Društvo**. Da, prav ste slišali. In s čim se ukvarjajo člani omenjenega **Društva**? Preprosto – z železnico na splošno, predvsem pa s točno določenimi profili znotraj sistema. In tako so prišli na idejo, da izvedejo znanstveno raziskavo o vplivu nekega profila (poklica) znotraj SŽ na splošno psihofizično stanje povprečnega državljanca Republike Slovenije. Tega so se, jasno, lotili na povsem svoj način, s podatki iz »preverjenih virov«. Ne trdim, da v določenih točkah raziskave nimajo prav, vendar pa v svoji vnemi niso mogli, ali pa niso hoteli (kdo ve?) upoštevati nekaterih dejstev, ki so še kako resnična, vendar pa za širši interes izgleda niso zanimiva, oz. vsaj oni menijo tako. Ker očitki v glavnem ciljajo na to, da smo proračunski porabniki brez dna, čeprav v službi samo sedimo križem rok, je

pošteno, da rečemo kakšno tudi o drugih dejstvih. Še mimogrede – tudi jaz in moji kolegi plačujemo davke državi. Toliko okrog jemanja iz državne malhe. Pa začnimo.

Dejstvo št. 1 – STRES. O tem spoštovani člani **Društva** niso slišali kaj dosti, saj predvidevam, da je najhuje kar se jim vsak dan zgodi to, da obstanejo v prometni konic (se globoko opravičujem, če se morda motim). Verjetno se jim nikoli ni zgodilo (in srčno upam, da se jim tudi ne bo), da bi pripeljali izza ovinka in zagledali na tirih (oz. v njihovem primeru na cesti) osebo, ki dela samomor. Misli, ki se v tistem trenutku podijo skozi glavo, ne bi privoščil nikomur, niti najhujšemu sovražniku. Ko je vse, kar lahko storiš to, da opozarjaš nesrečnika na svoj prihod (kar pa on tako ali tako ne upošteva) in zaviraš vlak. Kolikšna pa je zavorna pot 1400 ton težke vlakovne kompozicije naj se člani **Društva** pozanimajo pri svojem večno neimenovanem viru. Neimenovanem? Zakaj že? Saj vendar trdite, da so podatki resnični. Ali pa morda le ni tako? Kakor koli že, boste vsaj enkrat govorili o realnih stvareh. Da se vrnem k situaciji. Nato te ta nesrečnik, da je mera polna, gleda naravnost v oči, kot da bi želel, da si ga zapomniš. In si ga, brez skrbi! Kakšen je šok v tistem trenutku, ni smiselno razlagati. To vedo, oz. vemo tisti, ki se nam je to že zgodilo. Ko nekako dojameš, kaj se je pravzaprav zgodilo, je na vrsti še postopek s strani policije, kjer spet doživiš marsikaj. No, za moj primer moram povedati, da je bil postopek s strani kriminalistov in policistov PU Celje resnično korekten in profesionalen, za kar se fantom na tem mestu še

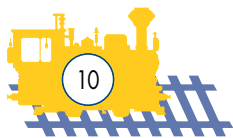


Brez komentarja

enkrat zahvaljujem. Žal pa vedno ni tako. Naši sodelavci so že bili odpeljani na odvoz krvi v spremstvu policistov, kot najhujši kriminalci, pa niso bili ne krivi, ne dolžni. Kot, da so hoteli kam uiti. Člani **Društva** bodo na to verjetno dejali dve stvari. Saj ste se sami odločili za ta poklic in pa – saj ste dobro plačani! Za kaj že? Da do konca življenja nosiš človeka na vesti?! Brez komentarja.

Dejstvo št. 2 – PLAČA. Tega so se člani **Društva** v svoji raziskavi sicer lotili zelo širokopotezno, a so vendar spregledali nekaj dejstev. Hudič se skriva v podrobnostih. Naše plačilo za opravljeno delo je sestavljeno iz več postavk. Redno delo in dodatki (nočno delo, praznično, sobotno in nedeljsko delo, da ne naštevam naprej). Vse to je **POŠTENO** zaslužno, pa naj je to članom **Društva** prav ali pa ne. Če te dodatke, ki so določeni s kolektivno pogodbo (podpisano tudi s strani lastnika podjetja, torej države, in si jih ne izmišljujemo sami) odmislimo, smo tam, kjer se sanje nehajo. Bi jih pa rad povprašal, kje so bili za prvomajske praznike, pa na dan državnosti, da ne omenim silvesterskega večera. Verjetno z družinami doma, ali pa na kakšni turistični destinaciji. No, jaz sem bil v službi, moja partnerka pa je, kot že nešteto praznikov doslej, tudi te preživela brez mene. Hvala bogu, razume mojo službo. Marsikdo od nas nima takšne sreče.

Če sem na dopustu oz. naredim v tekočem mesecu manj nočnih, nedeljskih in sobotnih ur, je tudi plača za ta mesec temu primerno nižja. Zanimiv fenomen pa je, da zame tisti mesec kruh ni nič cenejši, meso se ravno tako podraži in položnice me tudi lepo pozdravijo. Še svojega velikega prija-



telja, štirinožnega kosmatinca Maxa ne morem prepričati, da bi pojedel kakšen kos mesa manj. Nak! Pozabil!

V nekem mediju sem zasledil podatke o plačah zaposlenih na SŽ, seveda, da ne bo pomote, izključno tistih, ki delamo na terenu (drugi pri nas očitno ne obstajajo, ali pa živijo od svetega duha). No, v tolažbo članom **Društva** naj povem, da smo si s 01.07.2009 plače znižali za 4.5%, tako, da lahko zagotovim, da je državni proračun za leto 2009 rešen in spravljen pod streho. Uf, za malo je šlo!

No, spoštovani člani **Društva** mi bodo sedaj servirali vse tiste nesrečnike, ki ne dobijo plače po nekaj mesecev oz. delajo cel mesec za 400 evrov (profesionalizem ali navaden cinizem?) Naj pogledajo sebe in se primerjajo s temi delavci. Pa da ne bo komu nerodno, ko bo videl, da dobi svojo plačo za blatenje drugih, medtem, ko nekateri resnično garajo za 400 evrov, da bi vsaj za silo preživel družine!

Dejstvo št. 3 – EFEKTIVNA IZKORIŠČENOST MED DELOM. Nekje sem zasledil primerjavo med nami in našimi ameriški kolegi. Cenjeni člani **Društva** – kdaj ste nazadnje vzeli v roke Atlas sveta? Pogledajte – Združene države Amerike imajo površino 9.629.047 km² in po oceni iz leta 2009 okrog 302 milijona prebivalcev. Naš mali raj pod Alpami pa obsega 20.273 km² površine in ima po oceni iz leta 2009 nekaj več kot 2 milijona prebivalcev. Za primerjavo – samo mesto New York ima 8,2 milijona prebivalcev. Vi pa govorite o učinkovitosti med delom naših kolegov v ZDA in o tem, kako se vozijo vlaki iz ene obale ZDA na drugo, vse to pa vehementno primerjate z nami, češ, da mi v primerjavi z njimi samo sedimo in dobivamo plačo za »gledanje okrog sebe« in ko se »pasemo« na državnem proračunu. O, sveta preproščina! Ste resnično prepričani, da veste, kako poteka delovni proces v ZDA? Dvomim.

No, sedaj pa tudi meni dovolite malo »zlobe«. ZDA so po površini 475 krat večje od Slovenije in imajo 147 krat več prebivalcev. Torej so tudi vaši ameriški kolegi 475 krat bolj učinkoviti od vas, ker pokrivajo toliko večji življenjski prostor in 147 krat bolj izkoriščeni, ker pokrivajo toliko več prebivalstva in resne svetovno politične teme, ne pa afer v stilu »tresla se je gora, miš je umrla na porodu«, kot se, z vsem dolžnim

spoštovanjem, velikokrat zgodi pri nas? Vem, bedasta logika, ampak, če pogledate natančneje, v celoti povzeta po vašem načinu razmišljanja, ogledalo vaši logiki. Jaz se s to logiko nikakor ne strinjam, saj vsak (tako mi kot vi) pač pokriva svoj kos zemlje pod milim nebom. Se strinjate z mano? Vem, da se, čeprav tega nikoli ne boste priznali.

Dejstvo, ki ga bom sedaj omenil, pa je tako, bolj za razmislek. Ko prebirate naša sredstva javnega obveščanja, berete o slovenskih podjetjih, nekoč našem ponosu, ki so tik pred ali pa so že zaprta oz. v stečaju. Krivdo za nastalo stanje se pripisuje državi, ki ne pomaga, vladi, ki ne ukrepa, menedžerjem, ki so nesposobni za vodenje in tajkunom, ki menda pokradejo vse, kar ni pribito, privijačeno ali privarjeno. V člankih o našem podjetju pa opažam neverjeten paradoks. Za vse križe in težave, ki nas pestijo, smo brez izjeme vedno in povsod krivi le zaposleni, še posebej mi, ki delamo na terenu, torej »operativci« (sem so vštete vse službe, ki delo opravljajo na terenu). Vse skupaj izpade tako, kot da namerno uničujemo podjetje. Čudna so pota gospodova! Smo pa res neka neverjetna sila, prava pretorijanska garda, strah in trepet daleč naokoli, kjerkoli se pojavimo.

Da so delavci krivi za vse? To diši po čistem »taylorizmu*«. Taylor bi bil ponosen na vas, če bi bil še živ.

No, to so bila štiri, morda najpomembnejša dejstva, za katera menim, da bi jih člani **Društva** preprosto morali vključiti v svojo raziskavo, da bi ta bila resnično verodostojna. Naštel bi jih lahko še več. Za konec pa – zakaj sem pravzaprav napisal to razmišljanje?

Preprosto! Pojdimo spet po točkah:

Živimo v deželi, kjer vladata svoboda tiska in govora – **za vse in ne samo za tiste, ki se s tem ukvarjajo profesionalno!** To nam zagotavlja Ustava Republike Slovenije, kar pomeni, da imam pravico izraziti svoj pogled na določeno stvar. To pravico sem tudi izkoristil, pri tem pa pazil, da nikogar nisem osebno prizadel oz. ga osebno predstavil v slabi luči. Nekateri žal nimajo tega občutka. Škoda!

* taylorizem – Taylor je bil utemeljitelj znanstvenega managementa v času industrijske revolucije v Angliji, deloval je v 19. stoletju, v začetkih najhujše oblike kapitalizma v Angliji – zagovarjal je popolno izkoriščanje zaposlenih in ustrahovanje le – teh.

Svoboda tiska in govora pa postane vprašljiva v trenutku, ko hočem svoj pogled pojasniti v javnih medijih. Če se ne ujema z uredniško politiko....., žal, nič ne bo. Pridite drugič! Čeprav so me prikazali povsem izkrivljeno (menda je to celo dovoljeno – sodba Evropskega sodišča – da dol padeš!). Sploh me ne poznajo, nikoli se nismo srečali, ne vedo, kakšen človek sem, pa govorijo o meni (v izogib nesporazumom – ko so pisali o strojevodij kot celoti, so pisali tudi o meni, ker sem kot član del celote. Da ne bo kakšnih nepotrebnih komentarjev...). Morda sem edini, ki jim bo v nesreči nesebično pomagal. Kdo ve? Kaj bodo rekli takrat? Saj razumeš, a ne? Moramo tako, zaradi prodaje in naklade. Ne mi nakladat!

Razmišljanje je povzeto po dogodkih, ki so se resnično zgodili. Vsakršna podobnost z osebami iz resničnega življenja pa je zgolj in samo naključje. Če se kdo, bog ne daj, prepozna, naj pomisli na tisti lep slovenski pregovor o mačku in repu.

Spoštovani člani **Društva**. Ko boste naslednjič streljali iz vseh topov, se za božjo voljo naprej prepričajte, ali je na nasprotni strani resnično sovražnik, ali pa zgolj nedolžno civilno prebivalstvo, ki samo pošteno opravlja svoje delo, da zagotovi družini človeka dostojno življenje. Žal je vedno tako, da v vsaki »vojni« najhujšo ceno plača nedolžno prebivalstvo. Spomnite se besed našega preroka, ki je bil zelo moder mož in je za časa svojega bivanja med nami ob neki priliki dejal – Kdor je brez greha, naj prvi vrže kamen!

Res nisem profesionalni novinar, pa vendar sem opravil že kar nekaj intervjujev in objavil kar nekaj člankov (preverljivo v arhivu revije Slovenskih železnic Nova progá). Vedno sem se trudil vzpostaviti pristen odnos s človekom, s katerim sva opravljala intervju. Če sem pisal o dveh straneh, sem obe povprašal za svojo plat zgodbe. Ker sem rad pošten do vseh. Še najbolj pa sem rad pošten do sebe!

Morda se nekateri niti ne zavedajo, da s širjenjem svoje »resnice« in »preverjenih dejstev« med določenimi ljudmi povzročajo jezo, ki je usmerjena proti nam. Tako sem že na lastni koži občutil verbalne (hvala bogu samo te!) napade ljudi, ki so v težki finančni in socialni stiski, češ – Ti pa molči, lahko je tebi, ko te, frajerja, država »futra«!



- in podobne domislice. Samo kradel še menda nisem. Si lahko predstavljate, kako sem se počutil? Ne, seveda ne, ker vas to pač ne zanima in ne gane. Važno je, da imate naklado in da ste »objektivni«. Resnico pa k..... gleda. Usmiljenja vredno!

Upam, da sem s tem zapisom dosegel vsaj majhen premik v razmišljanju nekaterih v našem lepem majhnem rajcu na sončni strani Alp. V pozitivno smer, seveda. Čeprav dvomim. Najtežje je namreč prepričevati prepričane. Konec koncev sem samo

običajen človek, ki pošteno opravlja svoje delo. Takšni pa danes nismo več v modi. Nekaterim smo izgleda celo moteči. Pravi jo, da smo ljubljenci bogov. Pa kaj še! Smo samo navadna kolateralna škoda!

R. Z.

Devetnajsto, tradicionalno srečanje strojevodij Slovenije – Izola 2009

Člani Sindikata strojevodij Slovenije smo se ponovno v lepem številu zbrali na tradicionalnem letnem srečanju, ki je v režiji Območnega odbora Divača potekalo v Simonovem zalivu pri Izoli. O samem druženju menim, da ni potrebno izgubljeni preveč besed, saj je kot običajno minilo na nivoju. Morski ambient, temu primerna hrana, atmosfera, vonj po morju in uživanje ob pogledu na brhka telesa deklet, ki so se nagajivo sprehajala mimo nas. Kaj si lahko človek po dolgem gledanju stebrov elektro-vleke in signalov, pa še to po možnosti ponoči (bog pomagaj, le kaj je vznemirljivega v tem?), sploh še želi? Naj nam naše lepše polovice oprostijo, včasih je potrebno odpočiti oči. Ampak dekleta, brez skrbi, še vedno ste ve tiste, ob katerih ne samo odpočijemo oči, ampak nam tudi srce zaigra, ha, ha.

Na uradnem delu srečanja smo imeli priložnost iz prve roke izvedeti poglede na trenutno situacijo, v kateri se nahajamo, saj

sta se nam predstavila tako (sedaj že bivši, op. avtorja) generalni direktor Slovenskih železnic, dr. Matic Tasič, kot novi direktor Poslovne enote Vleka, mag. Boštjan Miklavčič in v nekaj besedah osvetlila svoje poglede na stanje. Čeprav je direktor že bivši, so besede vseeno zvenele optimistično, kar je zelo pozitivno, saj menim, da samo tak pristop dolgoročno vodi k uspehu, tako na nivoju podjetja, kot na naših osebnih nivojih. No, situacija se je kljub optimizmu obrnila malo drugače, ampak to nima povezanosti z našim srečanjem. Nazaj na teren! Ker smo bili na morju, bom uporabil morsko prispodobno. Vzemimo za primer veliko ladjo. Kapitan in prvi častnik sta se zamenjala (oz. se stalno menjata, vsaj v našem podjetju - razumi, kdor more), posadka je ostala ista. Prava posadka je sposobna delati pod vodstvom vsakega kapitana, in pravi kapitan spoštuje vsako posadko, ki strokovno opravlja svoje naloge. Ne pozabimo! Morda smo na različnih palubah, vendar je

ladja za vse ista. Če potone, gremo vsi na dno. Morda najdemo rešilne pasove, vendar bo to navadno životarjenje in čakanje, da nas kdo reši. Iz neba ne pade nič. Morali bomo pluti skupaj. Ko nam bo to prišlo v zavest in kri (tudi tistim, ki so na zgornji palubi, torej »nad oblaki in meglo«), smo zmagali!

Seveda ne smem pozabiti tudi naših vodij, ki nam s svojimi nastopi že tradicionalno vlivajo polne čaše optimizma. Morda so čaše kdaj malo bolj grenke, vendar je realnost pač takšna. Kdo pa je rekel, da je sindikalni boj pravljičar? Verjemite mi, da ni.

Še nekaj besed o samem dogajanju. Res sem dejal, da je bilo vse tako na nivoju, da ni kaj reči, pa vendar. Hrana odlična, vožnja z ladjico prava sprostitve, posebno presenečenje je bila izbira glasbe. Mislim, res vsaka čast glavni skupini, vendar, če bi mi kdo dan prej dejal, da bom priča pravi rock & roll fešti, bi ga s pospeškom poslal nekam, češ, kaj me »zajebavaš«, saj tega nikoli ni bilo. Roko na srce smo bili rokerji doslej vedno zapostavljeni. Ampak presenečenje, ki so nam ga pripravili organizatorji, ko so povabili skupino Notredam, vam velja kot odpustek za vsa leta nazaj, ha, ha. Bravo! Čista energija!

Pa še to. Povabilo steverdesam, ki so tudi naše članice, je bilo pohvale vredno. Lep je občutek, da se glas našega sindikata širi tako visoko nad oblake, če pa ga širijo še tako postavne članice..., no ja, kaj še ostane velikim?

Menim, da smo ta dan vsi dobili potrebno dozo sprostitve, kar se je lepo pokazalo tudi v debatah med vožnjo proti domu, ko smo še enkrat podoživeli dan.

Kolegi Primorci, bilo je 1A – zakon! Hvala.

R. Z.



Kako nas bo Evropa obvozila in zakaj si bomo zato sami krivi (pogled iz strojevodske kabine)

Splošno znana doktrina modernih prometologov je, da je železnica hrbtenica kopenskega transporta, s tem se strinjajo tudi naši strokovnjaki, ekologi, celo politiki in s tem se strinjam tudi jaz. Vendar...

Po 25 letih, toliko časa sem že del tega sistema, nisem opazil veliko pozitivnih premikov, ki bi železnici dali mesto, ki ji gre. Na Balkanu, natančneje, v Sloveniji se v teh letih za hrbtenico kopenskega transporta ni naredilo praktično nič. Ozrimo se samo na leta, ko kot samostojna država pišemo pogodbo o uspehu in koliko je v tem času napredovala železniška infrastruktura.

Obnove prog, t.i. remont, so se vedno opravljali z zamudo, velikokrat zelo površno in varčevalno usmerjeno, varčevati ne glede na ceno se je vedno izkazalo za najdražjo varianto, brez vsake ustrezne vizije kaj bi z obstoječo infrastrukturo sploh radi. Naj dokažem na primerih:

- pri vseh, ne ravno številnih remontih, ki sem jim bil priča v tem času, se je zvečal radij samo dvema krivinama in s tem dvignila progovna hitrost za 30%, pa še med tema dvema gre proga skozi stari predor, kjer morajo vlaki zmanjševati hitrost zaradi njegove neustreznosti
- klišejska floskula vsakega prometnega ministra novoizvoljene vlade je, da je treba zgraditi drugi tir iz Kopra do Divače, resnica pa je ta, da je dvotirna proga od Divače do Ljubljane tehnično nesposobna »požirati« vlake že iz obstoječih prog iz Kopra in Sežane (teoretično le 4 vlake na uro v eno smer, praktično pa le 3)
- dotrajanost naših tirov na določenih odsekih je taka, da se neprestano uva-

jajo počasne vožnje, ki se jih odpravlja tako, da se jih ob uveljavitvi novega voznega reda spremeni v nižane progovne hitrosti in podaljša vozne čase vlakom, ki poleg tega še zamuja (v nebo vprijoč primer so vlaki ICS), ali pa predpisana hitrost že zdavnaj ni več primerna stanju proge, kar posledično pomeni, da smo zreli za novo katastrofo divaške razsežnosti

- medtem, ko nas Evropa prosi, da naj za vruga že nekaj storimo s svojimi progami, mi zavračamo ponujeno pomoč in suvereno veliko večino denarja vlagamo v avtoceste, licemersko tarnajoč čez tranzitni promet vedno večjega števila tovornjakov, pa si manemo roke zaradi denarja dobljenega od cestnin in prodane nafte
- zaradi podobnega razloga ne zaživi tudi javni potniški promet, ker prometna politika države državljanom enostavno sili v uporabo osebnih vozil saj stanje potniških terminalov, povezanost posameznih vej javnega transporta in nudenje dodatnih uslug odvrča večino potencialnih uporabnikov

Medtem pa sta Italija in Avstrija v zadnji fazi izgradnje obvoza V. koridorja, in ko bo ta zaključena, bomo poleg potniškega (ki je med Slovenijo in Italijo, razen enega nočnega vlaka popolnoma zamrl) začeli izgubljati še tovarni promet. Manjka samo še genialna poteza, da koprsko luko povežemo s Trstom, pa se lahko od V. koridorja poslovimo za vedno.

Mi pa še vedno delamo vse po starem. Če ne bomo takoj začeli delati drugače t.j., da bomo remonte obstoječih prog izvajali tako, da se bo hitrost vseh

vlakov dvignila od 30 do 50%, izboljšali njihovo propustnost, z določenimi novozgrajenimi objekti zvišali nivo varnosti prometa in potnikov (predori, galerije, izven nivojska križanja, ustrezni peroni, redno in sprotno vzdrževanje, itd.), bomo kmalu rešeni skrbi, kaj narediti z železnico, saj je ne bomo več potrebovali...

Od vsega začetka poslušam na kako ugodni prometni legi leži naš košček raja, da sta nam V. in X. koridor tako rekoč usojena in kar je še takih delno resničnih zgodb, a se bojim, da če ne bomo ukrepali najkasneje TAKOJ, bomo izviseli!

Za konec pa le še to; glede na stanje infrastrukture se iskreno sprašujem, zakaj potrebujemo AŽP (agencijo za železniški promet), DŽI (direkcijo za železniško infrastrukturo) in SŽI (službo za železniško infrastrukturo SŽ), kar tri agencije, ki naj bi skrbale za to, da bi bila naša železna cesta vsaj približno primerljiva z evropskimi? Pa se izgleda bolj kot ne ukvarjajo same s seboj, za resne in pomembne reči pa jim nato seveda zmanjka časa. Potem pa poslušamo, kako je Slovenija majhna, ima malo prog, Slovenske železnice pa toooliko zaposlenih strojevodij. Hm, pogled zlomka, imamo pa tudi tri inštitucije, ki se, namesto da bi opravljale svoja poslanstva, v silni gneči spotikajo druga ob drugo, ker je pri njih toooliko zaposlenih (pa če sta samo dva, jih je glede na njihov učinek pol preveč!). Pa nisem zasledil, da bi to kogarkoli, kakorkoli in kadarkoli motilo. Dvojna mera pač!

Jure Krajnc



Boštjan Slakonja – Sam s sabo na Camino

Ko sem pred nekaj leti z zanimanjem prelistal knjigo Shirley MacLaine z naslovom »Camino, po stezi zvezd«, si niti v sanjah nisem predstavljal, da se bom čez čas tudi sam podal na to dobrih 800 km dolgo pešpot, ki je za nekatere romarska, za druge pot k sebi, ali pa bolj športna in vzdržljivostna preizkušnja.

Camino de Santiago ali Pot sv. Jakoba je bila prvotno romarska pot. Ljudje iz cele Evrope so se iz svojih domov odpravili na nekaj letno potovanje v Santiago v Španiji, na grob sv. Jakoba, svetnika, ki je v prvi polovici prvega stoletja oznanjal krščanstvo na področju današnje Španije. Leta 44 so ga v Jeruzalemu obglavili, potem pa naj bi njegove posmrtno ostanke nekako prenesli v Santiago in ga tam pokopali.

Danes je Camino na seznamu Unescove kulturne dediščine. Pot je označena in urejena, dokaj dobro je poskrbljeno za infrastrukturo ob poti, tako, da se lahko sodobni popotnik prepusti sami poti in potuje neobremenjen.

Ker sem po naravi bolj samotar in že celo življenje iščem »solo izzive«, mi je Camino kar nekako padel v glavo. Začutil sem, da je sedaj, ko sem nekje na polovici svojega aktivnega življenja, prišel čas, da nekaj časa preživim sam s sabo, da se izključim iz vsakodnevnih skrbi in si »zresetiram« možgane. Imam srečo, da me družina razume in podpira v mojih kar pogostih »izpadih« in me je podpirala tudi sedaj.

Najprej sem si po medmrežju priskrbel vse možne podatke o poti ter se pričel fizično pripravljati na preizkušnjo. Tek sem zamenjal s hitro hojo, nahrbtnik napolnil z 10 kg uteži in poskušal hoditi čim pogosteje in čim dlje.

Pripravljen na vse, sem se v začetku maja usedel na vlak, se z njim odpeljal v Benetke in nato iz Trevisa, preko Londona poletel v Biarritz v Franciji, od tam zopet z vlakom preko Bayona v St. Jean Pied de Port, kjer sem začel s hojo.

Že od Londona naprej sem »nabiral« nove prijatelje in se potem skupaj z njimi odpravil iz St. Jeana v Franciji, čez Pireneje v Španijo. Prvih 100 km smo hodili po pokrajini Navarra, ki me spominja na Slovenijo. Reke, gozdovi in hribi so mi pričarali kar nekako do-

mače vzdušje. Spali smo po hostlih, nekakšnih popotniških zavetiščih, največkrat zelo skromno opremljenih, pa hkrati prijetno domačih, saj smo se v njih srečevali ljudje iz celega sveta, spoznavali navade in običaje drugih narodov in drug drugemu dokazovali, da so svetovne meje le črte na zemljevidu in v človeških glavah.

Pamplona je prvo večje in bolj znano mesto na poti. Ulice obdane z majhnimi lokali in trgovinicami, poleg označb njihovih imen so na pročeljih hiš še rdeče označbe z napisom »ENCIERRO«, ki nam povedo, v katero smer tečejo razjarjeni biki, ki jih vsako leto med 7. in 14. julijem spustijo na ulice med ljudi, ki si na vsak način želijo s časopisnim papirjem udariti bika po zadnji plati. Celotna zgodba se za nekatere adrenalina željne turiste in domačine slabo konča, še slabše pa se godi bikom, ki brez izjeme končajo na krožnikih številnih obiskovalcev.

Nadaljevali smo med zelenimi žitnimi polji, nad nami se je bohotilo modro nebo posejano z belimi oblaki. Na vsaki gorski verigi so se počasi in vztrajno vrteli sodobni mlinci na veter, vetrne elektrarne. Nisem se po »donkihотовsko« bojeval z njimi, pač pa sem, med čakanjem na svoje prijatelje, legel pod vetrnico in v tišini opazoval ptice, ki so neovirano podile po nebu.

V naslednjih dneh smo v mestu **Puente la Reina** po znamenitem kamnitem mostu prečkali reko Argo, se v mestu **Estella** čudili fontani iz katere teče vino, govorili z domačini, ki so ta čas na poljih pobirali šparglje ter po Los Arcosu iskali Vilibalda iz Nemčije, ki je po poti izgubil svoj dnevnik. Še **Viana**, majhno, simpatično mesto, kjer smo do kosti premočeni občudovali mavrico, ki se je rojevala nad nami, nato pa smo že prispeli v pokrajino **La Rioja**.

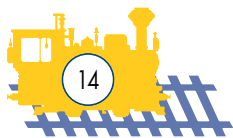
V La Rioji so nas sprejele štoklje, ki so nas potem spremljale do konca poti. Na vsakem zvoniku, na vsakem stebru se šopiri njihovo gnezdo, v njih pa mladiči, ki željno odpirajo kljune. Štoklje so tudi v Španiji zaščitene ptice. Zaradi ugodnega podnebja se ne selijo, temveč ostanejo na istem mestu skozi celo življenje. Njihova populacija počasi narašča, kar je, predvsem za delavce komunalnih služb, ki imajo veliko dela s čiščenjem prostorov pod gnezdi, dokaj moteče.

Ugotavljal sem, da se imam v prečudoviti pisani družini, s katero sem hodil, skoraj prelepo, vendar potrebujem malo samote, malo časa zase, mogoče tudi malo daljše relacije in hitrejšo hojo. Med skupinsko večerjo v kraju **Navarette**, sem oznanil, da se bom naslednje jutro poslovil in sam nadaljeval pot. Sopotniki niso bili preveč navdušeni, vendar so, kot pravi prijatelji lepo sprejeli mojo odločitev in se, v prepričanju, da se prav gotovo še srečamo, poslovili od mene.

Nadaljeval sem sam s sabo, pospešil korak, prepustil mislim, da so tavale kamor se jim je zahotelo, razčiščeval za nazaj, načrtoval za naprej in pustil nogam, da so delale neodvisno od možganov. Preko Belorada sem prispel v **Burgos**, še eno znamenito mesto z velikansko katedralo, ki pa name ni pustilo velikega vtisa. Hotel sem prespati v hostlu 16 km pred Burgosom, vendar je na vratih pisalo, da je hostel do nadaljnjega zaprt. Vso trmo in jezo, kar je premorem sem zbral na kup in ob petih popoldne nadaljeval ter po treh urah hoje po najbolj nezanimivi pokrajini, okoli letališča in po



Prijatelji



predmestju in obrtnih conah le prispel do centra mesta. Ko sem prišel do hostla, kjer sem prespal, je GPS pokazal skoraj 60 prehojenih km v enem dnevu.

Globoko sem že zakoračil v največjo Špansko pokrajino Castila y Leon, se vzpel na 800 m nad morjem in se podal na psihično najtežji del poti, ki smo mu rekli kar »thinking area«. »Območje razmišljanja« je dolgo okoli 100 km. Pot pelje naravnost, levo in desno so morja pšenice, ki valovijo v vetru in jim ni videti konca. Vasi ob poti so v kotanjah in jih opaziš šele, ko se pot kar naenkrat obrne navzdol, po nekaj korakih pa si že v edini in glavni ulici v vasi, ki ima ponavadi cerkev, pokopališče, gostilno s prenočišči, nekaj razpadajočih hiš in pa obvezno otroško igrišče in prostor za piknike.

Osem dni je minilo, odkar vsem zapustil prijatelje. Prehitel sem jih za 100 km in obstal v mestu **Sahagun**, v skupini Nemcev, ki so potovali organizirano. Saj smo se pogovarjali, vendar sem si zaželel zopet tistih pristnih in neobveznih pogovorov, občutka, da pripadam. Pogrešal sem svoje prvotne sopotnike. In naredil nekaj, zaradi česa so me nekateri razglasili za norega, drugi so me občudovali, prav vsi pa so nekaj dni govorili o meni. Domačin iz Sahaguna me je naslednje jutro z avtomobilom odpeljal za 80 km nazaj v Fromisto. Tam sem počakal prijatelje, pozno v noč smo praznovali vrnitev »izgubljenega sina« ter naslednji dan skupaj nadaljevali pot. Ponovno skozi »thinking area«, le da je tokrat žito valovalo drugače in da vasi niso bile več tako zapuščene.

Tokrat smo skupaj hodili 8 dni, si privoščili dva dni postanka v **Leonu**, nato pa smo se vsi odcepili in nadaljevali vsak zase.

Ubral sem novo taktiko. Dopoldne sem dohiteval ostale popotnike, z njimi navezoval stike, jim razlagal kje je Slovenija ter začuden ugotavljal, da so kar veliko vedeli o naši deželi. Poseben vtis name je naredil Gustav, jedrski fizik iz Belgije, ki mi je razlagal o Prešernu, o Cankarju, o Slovenskih Janezih, pel o vejlih vencih in z velikim navdušenjem govoril o naših dekletih. Ali pa starejša gospa iz Irske, ki je pred leti preživljala poletja v Ljubljani, pri sinu, ki je bil takrat Irski veleposlanik. Celo starejši gospod iz Gvatemale, me je, potem ko sem mu povedal, da sem iz Slovenije, vprašal, kako daleč imam do Kranjske gore.

Popoldneve, ko so ostali imeli siesto, pa sem pot nadaljeval sam in hodil do večera. Popolnoma sem se prepustil poti. Skrbel sem le za vodo, ki pa je na srečo ni primanjkovalo. Po celi poti se vrstijo vodnjaki z večinoma pitno vodo. S sabo sem prenašal le dve pol-litrski plastenki, ki sem ju polnil pri vsakem vodnjaku, pa mi vode ni nikoli zmanjkalo.

Že na začetku sem bil presenečen nad obiskanostjo Camina. Na pot sem se podal še pred glavno sezono, pa se mi je kar nekajkrat zgodilo, da so bila vsa prenočišča zasedena. Pohodniki so bili vseh starosti iz vseh delov sveta, večinoma zelo izobraženi. Najmlajša pohodnica, ki je potovala sama je imela 18 let, najstarejši pa je bil Alex iz Francije, ki bo čez nekaj dni praznoval svoj 77. rojstni dan. Nekaj mlajših je potovalo brez denarja. Med potjo so pomagali kmetom, da so zaslužili za hrano, bolj iznajdljivi so se pridružili kakšni skupini ljudi, ki so jih potem nekaj dni hranili, spali

pa so zunaj ali pa po samostanih, kjer so prenočišča zastoj. Sam se povprečno porabil 30 EUR na dan.

Galicija, je bila zadnja pokrajina na moji poti. Pravijo, da je to najbolj deževna pokrajina v Španiji. Nič ni več tako, kot je bilo. Namesto pričakovanega dežja, me je gredo sonce. Zadnjih deset dni se temperatura čez dan ni spustila pod 35 stopinj.

Ko smo že pri vremenu. Velik del poti me je spremljalo sonce. Na srečo je zares deževalo le dva dni. V dežju poti postanejo blatne drsalnice, čevlji se ugrezajo do gležnjev in vso energijo porabiš za njihovo vlečenje iz blata ter za lovljenje ravnotežja. Tu so mi bile pohodne palice v veliko oporo.

29. dan sem po vseh pripetijah prispel v **Santiago**, končni cilj moje hoje. Ko sem bil na hribu nad Santiagom, me je prevzemal tisti znan občutek, ki sem ga imel včasih, ko sem od kje daleč prikolesaril v Slovenijo, priplezal na kakšen vrh ali pa, ko sem sestopil v dolino. Polagoma sem se spuščal, se na hitro znašel v gneči velikega mesta, med ljudmi, ki mi na pozdrave ne odgovarjajo in ki ne pogledajo v oči. Dober občutek je kopnel, kot lanski sneg. Prebil sem se do katedrale in sredi velikankega trga zaslišal svoje ime in v daljavi opazil šepavo postavo Jean Piera iz Quebeca. Tekel je proti meni, objela sva se, kot se za »stare prijatelje« spodobi in na hitro izmenjala novice. Od nekje se je pojavila še Brigitte iz Nemčije, ponovila sva postopek in dober občutek se mi je povrnil. Včasih res ni treba veliko.

Naslednje dan sem se usedel na avtobus in se odpeljal v **Fistero** in od tam prehodil še nekaj zadnjih kilometrov do rta Finisterre (konca sveta). Na najbolj zahodnem delu Evrope sem v Atlantik zalučal kamen, ki smo ga doma izbrali vsi družinski člani in se dokončno zavedel, da sem na koncu poti. Vrnil sem se v Santiago, si najel sobo, užival v malenkostih, ki se mi doma zdijo samoumevne. Preveril sem še podatke iz GPS-a. V 186 urah sem prehodil 986 km, povprečno 34 km na dan.

Zadnji dan mojega bivanja v Santiagu je bil nekakšen zaključek vsega kar sem doživel v tem mesecu. Dopoldne sem preživel na avtobusni postaji in čakal prijatelje, od katerih sem se že dvakrat poslovil. Iz različnih krajev, ki sem jih sam že prehodil so se pripeljali z avtobusi, da bi lahko še enkrat vsi skupaj praznovali in se skupaj veselili zmage, ki smo jo dosegli vsak zase in tudi vsi skupaj. Vsi so prišli. Celo popoldne in celo noč smo obujali spomine, delali načrte za naprej in hoteli ustaviti čas. Čas se ni ustavil, ostali pa so lepi trenutki in ti bodo živeli večno.

Zjutraj smo skupaj odšli na avtobusno postajo, se poslovili in šli naprej. Jaz na letališče in domov, ostali pa vsak nazaj na svoj Camino, tam, kjer so ga pred dnevi končali.

Po 24. urah sem se v Zidanem Mostu objel s svojo družino. Dolgo se nismo videli, veliko smo si imeli povedati, saj je v tem času vsak od nas prehodil svoj Camino, pot ki nas združuje in ki nam govori, da potrebujemo drug drugega.

Boštjan Slakonja



Podpora delavkam in delavcem prekmurskega tekstilnega giganta Mure

Sindikati, ki smo združeni v sindikalnih centralah Alternativa in Solidarnost, smo pozdravili in podprli odločno akcijo in zahteve po delavskih pravicah zaposlenih v prekmurskem tekstilnem gigantu Muri, ki se je znašel v resnično nezavidljivem položaju po zaslugi nesposobnih ali pa nezainteresiranih vodstvenih delavcev podjetja, ki v vseh letih reševanja podjetja niso bili sposobni najti niti ene zadovoljive rešitve za podjetje in zaposlene. Ravno ti isti ljudje sedaj brez kakršnekoli vesti pozivajo zaposlene, naj prenehajo s protesti in se vrnejo za stroje, ker bo v nasprotnem podjetje prisiljeno zapreti vrata. Občutek imam, da jih bolj skrbi za lastne žepe, saj jih ne bodo imeli več od kje polniti na tuj račun. Delavke in delavci tako ali tako nimajo več kaj izgubiti, saj je življenje s 300 – 400 evri na mesec za pošteno opravljeno delo nemogoče. Nato

pa jih še prepričujejo, da drugače pač ne gre. Zaradi recesije. Recesije za koga? Za gospode managerje, polne strokovnih, a praznih besed zagotovo ne. In tudi za delavce je ne sme biti, saj oni ustvarjajo blago za prodajo, gospodje managerji verjetno niti ne vedo, kako šivalni stroj izgleda.

Zato delavkam in delavcem izrekamo trdno podporo v svojih več kot pravičnih zahtevah in jim ponujamo vso razpoložljivo strokovno pomoč na njihovi pravilni poti.

Ena lastovka morda res ne prinese pomladi, cela jata pa zagotovo napoveduje spremembo!

R. Z.

POGLED IZ STROJEVODSKE KABINE

Slovo legende

Trda, visoko nasajena, pozimi hladna, poleti vroča, rahlo lena, hrupna, vendar zanesljiva in po dobrih štiridesetih letih, v svoji grdsti, še vedno lepa. Zelo lepa . . .

Okusi so različni, vendar je realnost taka, da odhaja. Zaradi recesije prej, kot je

bilo načrtovano. Na žalost. Tisti, ki smo na njej preživeli dneve in noči bolj ali manj prijetnih kilometrov, se je ne bomo spominjali le zaradi njene pregovorne neudobnosti ali občasnih, na cono somraka spominjajočih muhavosti, temveč predvsem po tem, da je imela dušo. Vsaka od sedemnajstih je

imela svoj karakter. Ena je rada drsala, druga je bila precej tiha, tretja je tresla, četrta je »metala ven« pri 350 amperih v paraleli, peta... Ampak, če si z njo lepo ravnal ti je to znala vračati. Vedno in povsod. Sneg, veter, dež, svinjski mrz ali pasja vročina, cilj z njo je bil, z redkimi izjemami, vedno dosegljiv. Marsikdo od nas jo je po končani vožnji, ko jo je vso vročo zaklenil in stopil z zadnje, zelo visoke stopnice na tla, nežno potrepal po jeklenem boku in ji rekel: dobra si bila danes, stara...

362, Ta velka italjanka, Mehovka, Meh, Mehur, Peršing ali kakor koli že, se poslavlja. Njene aktivne kariere na naših tirih je nepreklicno konec. Samo od nas je odvisno ali bo izginila v pozabo, ali pa bomo, kljub težkim časom, premgli toliko tehnične kulture in ohranili nekaj primerkov te lokomotive v aktivnem stanju. Končno je to najmanj kar ji dolgujemo. Da se pred svetom postavimo z njo in rečemo: To je mašina, ki je po naših glajzih vlačila cuge več kot štirideset let.

Naj bodo nevoščljivi. Prosim!

J. K.





Iz izleta strojevodij Ljubljane, Divače in Zidanega Mosta – Spust po Krki



Iz tujine – pročelje železniške postaje v Havani na Kubi



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Anastazija Polše

Fotografije:
Miro Marolt, Drago Torej, Zdenko Lorber,
Robert Zakrajšek, Vitodrag Šitar

Tisk:
DERMI TISK – Dermastja 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

