

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikatsrojvodij.si



Številka 67
December 2009

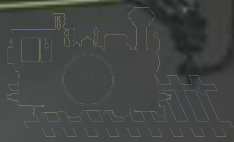
GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

Napovedane spremembe pokojninskega sistema v Sloveniji

Velike delavske demonstracije v Ljubljani

Spremembe pri opravljanju rednih zdravniških pregledov za strojno osebje

Obiskali smo letalsko podjetje Adria Airways



Budnik
2010



*Vesele praznike, ter veliko zdravja,
predvsem pa notranje sreče v letu*

2010

vsem članicam in članom SSSLO želimo

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Silvo Berdajs
Glavni sekretar SSSLO

Zdenko Lorber
Podpredsednik SSSLO

Marko Janežič
Podpredsednik SSSLO

ter vsi predstavniki in člani organov Sindikata strojevodij Slovenije



RAZMIŠLJANJE GLAVNEGA UREDNIKA V UVODNIKU

SI VIS PACEM, PARABELLUM!*

(* če želiš mir, se pripravljaj na vojno!)

Leto gre počasi h koncu in pred vami je zadnja letošnja številka glasila Budnik. To leto je bilo zares burno, s pestrim dogajanjem tako na gospodarskem kot sindikalnem področju. Gospodarska kriza, ki je zadela vse nas (predvsem zaposlene) je še enkrat pokazala, kako znajo biti določene okoliščine prav pisane na kožo lastnikom kapitala oz. vsakemu, ki ima v žepu pet evrov več kot ostali ljudje. Odpuščanja, grožnje s sesutjem univerzuma, če se bo plača delavcem povišala za samo en cent so postale stalnica pogovorov, poročanj, skratka stalnica naših življenj. Je pa s to krizo tako – je kot jesenska megla. Prekrije in zakrije marsikatero nepravilnost, ki si jo delodajalci privoščijo na račun zaposlenih. Nato bo padel sneg, ki bo še dodatno pokril vse, do neba segajoče krivice. Ampak, za snegom, dežjem in meglo vedno posije sonce. Kaj pa potem? Bo prišel čas računov ali bomo zopet samo posadili seme upanja v nerodovitno zemljo? Velja počakati in biti buden. Spanje v tem času naj bo rezervirano za medvede. Zaposleni naj imajo oči na pecljih, kajti to bo potrebno kot še nikoli.

No, moramo biti poštene in povedati, da v našem podjetju zaposleni zaenkrat še nismo pritisnjeni ob zid, tako kot v marsikaterem, donedavna še slovenskem ponosu. Z upravo imamo vzpostavljen dialog, ki več ali manj deluje oz. daje neke rezultate, čeprav včasih tudi malo »zaškriplje«. Zaradi nekaterih nepravilnosti in pa nezainteresiranosti odgovornih za reševanje podjetja na vseh ravneh in ne samo preko hrbtov zaposlenih, smo sindikati v mesecu novembru napovedali enourno opozorilno stavko, katere izvedba pa ni bila potrebna, saj smo z lastnikom podjetja (državo) našli neke oporne točke, na katerih lahko gradimo naprej. Stavka oz. njena izvedba je zamznjena, glede na to, kako bodo stvari potekale. Pri sindikalnem boju resnično ve-

lja rek, ki sem ga zapisal v naslovu. Samo pripravljeni zmagujejo. Več o napovedi stavke in razlogih za to v nadaljevanju.

Bi se pa na tem mestu dotaknil nekega pojma, ki je pri vsaki napovedi stavke zelo aktualen, še posebno ga radi poudarjajo tisti na strani delodajalcev, ki so zaposlene pripeljali do točke, ko postane stavka edini realni inštrument, ki ga delodajalec poslušša. To je famozna **legitimnost** stavke. Kaj pa sploh je legitimnost? Legitimnost pomeni predvsem upravičenost, sprejemljivost in nenazadnje pravičnost nekega družbenega dejanja ali družbene institucije. Beseda sama je sestavljena iz dveh delov in sicer »**lex**«, ki pomeni zakon in »**intimus**«, ki pomeni notranji ali najgloblji. Pri tem gre predvsem za naše notranje doživljanje, oz. odnos do nečesa, čemur nato pripišemo značaj legitimnosti. Na kolektivni ravni se ta notranja doživetja posameznikov izrazijo navzven kot podpora ali pa **kritika** nekega stanja ali pa vodstva, če hočete. In stavka je natančno to. Zaposleni kolektivno izrazijo nestrinjanje z nekih ukrepom, dejanjem, stanjem in podobno. Pa je stavka legitimna? Trdim da absolutno. Je namreč ena od oblik sindikalnega boja oz. boja zaposlenih, sicer radikalna, pa vseeno. Če opozorila in prošnje ne zaležejo.... Poglejmo z druge strani. Tudi odpuščanja, grožnje delavcem, sramotno nizke plače, medtem, ko menedžerji istočasno trdijo, da si oni zaslužijo vse te astronomske zneske, ki se jim izplačujejo zaradi »pogodb«, so zelo radikalni načini vodenja podjetij, pa dvomov v njihovo legitimnost nikoli ne boste zasledili. Takrat veljajo samo ekonomske in tržne zakonitosti. Tako pridemo do zaključka, da je legitimnost stavke odvisna od tega, s katerega brega jo gledate. Za zaposlene bo vedno legitimna, saj je običajno zadnje, kar jim preostane, ko vsa opozorila naletijo na gluha in arogantna ušesa, pa

tudi doživljajo jo tako (nihče namreč ne stavka zato, ker trenutno nima kaj pamejnejšega početi), delodajalci oz. njihovi predstavniki pa bodo na pladenj vedno postregli dvome v njeno legitimnost in z njimi hranili širšo javnost, ki z vsemi dejstvi ni nikoli seznanjena. Pa ravno oni, ki so zaposlene pripeljali do tega da stavkajo, si sedaj jemljejo pravico moralizirati ter izračunavati škodo, ki bo nastala in o tem, da bo podjetje propadlo in tako naprej. Sprevržena morala ali tipična slovenska zgodba?

Nadalje moram spet povedati eno ali dve o novinarskem poročanju. Nekje se je nekemu spet zapisala primerjava plač med javnimi uslužbenci. Pa so bili na tapeti policisti in nekateri javni uslužbenci z vrha prehranjevalne verige. Policisti imajo 700 evrov, za drugo omenjene jasno ni bilo točnega podatka, in potem smo v ta film nekje iz neba padli mi, železničarji. Železničarji pa imajo 1000 evrov povprečne plače, pa ni njihovo delo niti približno tako nevarno kot policijsko! Ja, Madona božja, pa kaj smo vam spet storili? Jasno, da pri našem delu nismo direktno ogroženi in ne potrebujemo orožja, smo pa izpostavljeni drugim oblikam nevarnosti. Če gledamo ogroženost je moje mnenje tako, da tako policisti kot mi dobimo premalo. Nekateri javni uslužbenci dobijo preveč? Država jim pač popušča bolj kot ostalim. Zakaj? Kdo ve. Tu mi ne moremo nič. Moti me pa odnos medijev do nas, »nižjih kast«. Češ, vlaka tako ne potrebujemo, policisti so tako vsi prekleti, pri nekaterih drugih pa je zgodba povsem drugačna. Klanjanje do tal, kajti človek nikoli ne ve. Jutri jih boste morda potrebovali, a ne? Ja, potem pa pogrnite preprogo tudi pogrebem. Njih boste zagotovo potrebovali! Pa še nekaj okrog omenjanja nevarnosti in ogroženosti pri delu, ki je - prosto po medijih - očitno edini relevantni kriterij za višino plače nas,

nižjih kast. Se pravi, nekatere višje kaste cenimo zaradi visoke strokovne usposobljenosti, druge, predvsem nižje pa pred puškino cev, plačo pa vam bomo določili glede na kaliber puškega naboja, ki vas gleda iz nje. Hej, gospodje, časi gladiatorjev so mimo. Če ste morda pozabili obrniti koledar - piše se leto gospodovo 2009. Če pa skozi prizmo ogroženosti pogledamo višino plač nekaterih javnih uslužbencev iz vrha trdnjave, nato te zneske z neko magično formulo, ki so jo novinarji izgleda izbrskali v Črnih bukvah, pretopimo v lestvico stopnje ogroženosti, potem v določene javne ustanove nikoli več ne vstopim brez neprebojnega jopiča, avtomatske puške in dveh ročnih bomb za pasom, kajti sklepam, da so to daleč najnevarnejši kraji na Zemlji, sodeč po višini prejemkov, ki jih ti ljudje dobivajo. In odgovornost - če železničar naredi težji prekršek, se to imenuje hujša kršitev delovnih obveznosti, če ga naredi policist, se to imenuje nedovoljena prekoračitev pooblastil. Oboje je strogo sankcionirano. Če pa ga npr. »pihne« javni uslužbenec iz »višje kaste«....., no, potem je to pač zmota in grešnika vsi zaščitijo. Saj motiti se je tako človeško, mar ne? Železničarji in policisti pa smo, vsaj izgleda tako, v očeh države in medijev preprosto pogrešljivi ali pa nujno zlo, če hočete. Vse je samo vprašanje kalibra naboja, ki te gleda iz cev. Pa smo vsi na plačilni listi države.....

Če imate morda občutek, da imam kaj proti nekaterim javnim uslužbencem se močno, močno motite! Pravzaprav jih občudujem, kako vedno stopijo skupaj, pa čeprav je njihovo izvajanje v očeh javnosti moralno sporno do neba. Ali resnično menite, da je njim kaj do tega, da se jim ljudje klanjajo? Razen nekaterih njihovih predstavnikov, ki namesto Jezusa sedijo na desnici očetovi, si velika večina njih ne želi publicitete. So običajni ljudje, tako kot mi. Le natančno vedo, kaj hočejo. Mnenje javnosti pri njih ne šteje. Oni branijo svoje ljudi in ugled, pa če imajo prav ali ne. Dobro se zavedajo, da držijo monopolno pozicijo (tudi v »privatnih sferah« so to eni



ČESTITAMO! Višina vaše plače je ...

in isti ljudje - toliko okrog konkurence). Pa ravno to isto očitajo vladni predstavniki in mediji nam. Češ, da smo (bili!) monopolisti, to pa ni v novodobnem duhu. In so na vse mile viže »sforsirali« konkurenčnega predstavnika nekih naših gospodarjev iz starih časov. Nekateri res ne morejo brez sive eminence nad sabo. Kako je že rekel nek pevec iz včasih »bratskega« nam juga - ...bečki konj.....ri - kaj že? Je res imel prav? Da se vrnem k monopolu. Torej, da smo monopolisti je spet veljalo samo za nas. Kaj pa ostali, npr. prej omenjeni? Monopol je pač monopol. Ali morda ne? Stare zgodbe dvojnih meril. Mi te zgodbe poznamo v detajle, brez skrbi. Smo eni prvih, ki se niso strinjali z njimi. Ko so drugi še ponižno kimali z glavami, na varnem čakali na razplet, nato pa brez sramu prvi nastavili lonček, ko so se stvari postavile na svoje mesto (brez zamere, ampak zgodovina govori zase).

Predstavniki SSSLO smo se kot člani SZS - Alternative udeležili predstavitve izhodišč modernizacije pokojninskega sistema v Republiki Sloveniji. Več o predvidenih spremembah in novostih si preberite v nadaljevanju.

28. novembra je v Ljubljani potekal protestni shod sindikatov, katerega smo se tudi udeležili.

Obiskali smo pilote in stewardese letalske družbe Adria Airways, ki so naše pridružene članice. Nastala je zelo zanimiva reportaža o pilotih in stewardesah skozi njihovo delovno izmeno. Ne spreglejte.

Fotografijo za naslovnico in nekatere v notranjosti glasila nam je poslal Niko Dolžan, sin našega kolega Borisa Dolžana, ki vozi v Delovni enoti Jesenice. Niko, še enkrat hvala!

Za konec pa - ker se bliža zaključek leta, ko vržemo vse dosežke na kup in naredimo bilanco, vam ob tej priložnosti izrekam voščilo. Torej - V letu ki prihaja, naj bo vse po željah in načrtih. Samo, bodite previdni, kaj si želite. Lahko se uresniči!

Kolegice in kolegi, srečnega in zdravega 2010!!!!

Robert Zakrajšek
Glavni urednik

BESEDA PREDSEDNIKA SSSLO

Biti ali ne biti



Leto se približuje koncu in kot po navadi se radi ozremo nazaj, da se spomnimo na preteklo dogajanje. Uh, kar nekaj se je dogajalo!

V začetku leta smo na SŽ dobili nov nadzorni svet. Le ta je brez razpisa urgentno imenoval novega direktorja, čez tri mesece ga umakne, imenuje začasnega, objavi razpis in zopet po treh mesecih pridemo do četrtega direktorja v tem letu. Vmes se zaposlujejo svetovalci, vršijo se menjave direktorjev poslovnih enot, strokovnjaki potrebujejo zunanje strokovne sodelavce ...

Vse to ima svojo ceno. Eni očitno oblast brez odgovornosti zajemajo z veliko žlico.

Pojavila se je še recesija, konkurenca, znaten upad tovara, posledično transportnih prihodkov. Pojavijo se problemi z likvidnostjo.

Strokovnjaki pričnejo iskati rešitve, omenja se stečaj, drugačna organizacijska oblika, ugotavljajo netransparentno poslovanje, ugotavljajo premalo dodano vrednost na zaposlenega.

Zaposleni smo ta račun plačevali z dogovorom, ki uvede 36-urni delavnik, znižanje plač, čakanje na delo. Vendar še to ni bilo

dovolj. Tekoča izguba se kljub prihrankom na stroških dela približuje 50 milijonom evrov.

Zaradi neodgovornega delovanja predstavnikov lastnika v nadzornem svetu smo sindikati na SŽ napovedali opozorilno stavko. Trenutno je stavka zamrznjena, saj se vodi socialni dialog, v katerega se je vključil tudi predsednik vlade RS.

Zavedamo se, da na tak način ne moremo nadaljevati, kljub temu pa verjamemo, da se z razumnimi odločitvami lastnika in vodstva podjetja ter v sodelovanju s sindikati da najti ustrezno rešitev. Naša pričakovanja so jasna! Želimo delovati v novitem sistemu, ki bo nudil celovito in varno opravljanje vseh storitev. Od lastnika pričakujemo, da bo rešil kapitalsko ustreznost in s tem omogočil normalno poslovanje. Racionalizacija naj se izvaja na vseh nivojih, ne pa samo na najnižjih proizvodnih delovnih mestih.

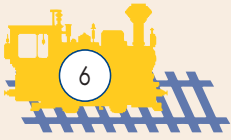
V slovenskem prostoru imamo skupino posameznikov, ki železnice vidijo kot enkratno priložnost za pridobivanje kapitalskih dobičkov na področju izgradnje infrastrukture (z davkoplačevalskim denarjem) in pa ljudi, ki so sposobni dojeti, da so železnice namenjene osnovnemu poslanstvu »prevozu potnikov in blaga«.

Vse kaže, da nesposobneži in pohlepneži uspevajo dosežati svoje cilje po delitvi sistema. Morda dobivajo bitko, a konec vojne je še daleč. Naleteli so na morda res malo številčnega, a taktično zelo podkovanega nasprotnika. Ne bomo se dali kar tako, saj verjamemo v zdravorazumske odločitve, da Slovenske železnice ostajajo enovit sistem, ki ima možnost obstoja in razvoja tudi v prihodnosti. To bomo tudi dokazali. To je in bo naša prvenstvena naloga. Imejte v zavesti – **strup je v majhnih »flaškah«!**

Na naše dosedanje delovanje smo lahko ponosni in z optimizmom lahko zremo v prihodnost. Povedano drugače – kakor pravi neka modra misel – **KDOR POZABI NA SVOJO PRETEKLOST ALI JO ZANIKA, NI VREDEN PRIHODNOSTI!**

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO





Napoved opozorilne stavke Sindikatov

Sindikati na Slovenskih železnica h smo na podlagi ugotovitev, da se stanje na Slovenskih železnica h kljub sprejetim ukrepom in pripravljenosti zaposlenih za ureditev razmer ne izboljšuje oz. se ukrepi v celoti izvajajo samo na plečih zaposlenih, medtem, ko za ukrepanje na višjih nivojih zmanjkuje prave volje in interesa, napovedali enourn o opozorilno stavko. Rezultati že vse od začetka leta niso bili spodbudni, še več, tudi razloga za optimizem je bilo vse manj. Izgube, ki so konstantno naraščale so posledično nastale tudi zaradi globalne gospodarske krize, kateri se žal nismo mogli izogniti. Velik primanjkljaj pa čutimo tudi na področju izvajanja javnih služb, to je javnega prometa, za katerega vsi trdijo, da je nujno potreben, samo plačal ga nihče ne bi. Vsa zgodba spominja na pesem o Micki Kovačevi, ki je pila in nič plačala. Vsi bi nekaj imeli, samo dal ne bi nihče nič. Seveda so bili v ozadju tudi drugi razlogi, morda že stokrat omenjeni, pa nikoli niso naleteli na ušesa, ki bi tudi slišala in ne samo poslušala. Razlogi so: nezakonito sprejemanje sklepov in zaposlovanje zunanjih kadrov na pomembna vodstvena mesta s strani bivšega generalnega direktorja, razreševanje obstoječih kadrov brez argumentiranja, neutemeljena in enostranska prekinitve socialnega dialoga v trenutku, ko naj bi se pogajali o reševanju problematike svetovalcev in pa kadrovanje po željah posameznih članov nadzornega sveta, imenovani h s strani Vlade RS.

Vse to je sindikate pripeljalo do situacije, ko je bila organizacija stavke (za enkrat samo opozorilne) neizbežna. Stavka kot taka pa ni bila namenjena proti novoimеноvanemu generalnemu direktorju (kaj pa je storil narobe, saj je šele prišel), ampak je bila bolj mišljena kot opozorilo Vladi RS kot lastniku in njenim predstavnikom v nadzornem svetu SŽ. Zato so 19.10.2009 reprezentativni sindikati na Slovenskih

železnica h, podpisniki KPDŽP na skupni seji v zvezi z aktualnimi razmerami na SŽ sprejeli ugotovitve, ki so izhajale iz prej omenjenih razlogov in sprejeli stavkovne zahteve za stavko, ki je bila napovedana za 04.11.2009 od 10.00 do 11.00 ure. Poglejmo stavkovne zahteve, sprejete na tej seji:

- Da se vzpostavi normalen način vodenja in nadzora poslovanja SŽ;
- Da se dosledno izvajajo določbe Dogovora z dnevom 10.06.2009, predvsem na področju, ki se nanaša na ukrepe SŽ za povečanje prihodkov in zmanjšanje izdatkov in materialnih stroškov in na ukrepe za izboljšanje pogojev poslovanja v pristojnosti Republike Slovenije;
- Da se sprejmejo in realizirajo potrebni ukrepi za zaustavitev trendov padanja tovora in transportnih prihodkov, povečajo tržne in poslovne aktivnosti, ter posledično zagotovi socialno varnost in prepreči nadaljnje zniževanje njihovih pravic;
- Da se preko finančne reorganizacije razreši problem preteklih izgub in dolgov in tako omogoči nemoteno poslovanje SŽ ter nemoteno izplačilo plač;
- De se v primeru potrebe po spremembi v organiziranosti SŽ, le-te izvedejo le po predhodnem posvetovanju s socialnimi partnerji in le na način, ki bo zagotavljal novitost upravljanja in vodenja sistema železnica h, socialno varnost vsem zaposlenim ter varnost železniškega prometa.

Predno nadaljujem, naj poudarim, da je vsem nam menda jasno, da za zatečeno stanje nismo krivi zaposleni, kot se v našem podjetju vse preveč rado namiguje s strani nekaterih na upravi, ampak bo izvirne gre-

he potrebno iskati na nekih drugih, višjih nivojih. Mi svoje delo opravimo pošteno, plačilo pa nam stalno očitajo, češ, da je naša cena previsoka. Nekateri drugi pa bi svoje delo verjetno zelo radi opravili, če bi le ugotovili, kaj za vraga pravzaprav je njihovo delo. Pa ravno tako dobijo plačilo, ravno tako predstavljajo strošek, ravno tako....., pa nikomur nič.

Vrnimo se nazaj k kronološkemu pregledu dogodkov v zvezi s napovedano stavko. 02.11.2009 sta Slovenske železnice obiskala predsednik Vlade RS Borut Pahor in prometni minister Patrik Vlačič. Na srečanju, ki so se ga udeležili tudi generalni direktor, delavski direktor, predsednik sveta delavcev in predsedniki reprezentativnih sindikatov so v obširni razpravi o trenutnih razmerah na SŽ predstavniki sveta delavcev in sindikatov predsednika Vlade in prometnega ministra opozorili na težave, v katerih se podjetje nahaja. Po razpravi in seznanitvi z razmerami je predsednik Vlade Borut Pahor jasno izpostavil naslednje ugotovitve:

- Da je potrebno razčistiti vpletanje posameznih članov nadzornega sveta v vodenje SŽ, kajti, tako kot bi bilo vpletanje predsednika Vlade RS v delo nadzornih svetov nesprejemljivo, je tudi poseganje nadzornega sveta v delovanje posamezne družbe nesprejemljivo. Ob tem je jasno opozoril, da so zaradi tega posamezni člani nadzornega sveta lahko tudi odškodninsko odgovorni
- Da predlaga izredno revizijo poslovanja SŽ, s čimer so se absolutno strinjali tudi predstavniki zaposlenih in ob tem predlagali, naj se ugotovi namen najemanja kreditov, ugotovi dele SŽ, ki prinašajo izgubo...
- Predsednik Vlade je priznal določeno neaktivnost države pri razvoju in



na Slovenskih železnica

ustreznem financiranju sistema SŽ in zagotovil, da se bodo na tem področju zgodile spremembe

- Da bo potrebno sanirati sistem SŽ na socialno sprejemljiv in vzdržen način, tako, da bomo vsi sprejeli svoj del odgovornosti (pri tem bo potrebna previdnost, da se ne bo ponovila zgodba z ukrepi, ki so se na koncu izvajali samo na nižjih nivojih – op. avtorja)

- Da se s predstavniki zaposlenih dogovori o obliki bodoče organiziranosti, ki bo poslovno učinkovita za najširši krog.
- Predsednik Vlade se je še zavezal, da bo enkrat mesečno osebno preverjal realizacijo dogovorjenega.

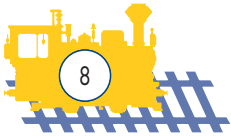
Izhajajoč iz vsega navedena smo sindikati, organizatorji opozorilne stavke, ugotovili, da smo v teh pogajanjih dosegli nek

pozitiven premik in ponovno vzpostavili socialni dialog, ter da se je pokazala neka pripravljenost za reševanja obstoječih razmer na SŽ.

Zato je bila opozorilna stavka, napovedana za sredo, 04.11.2009 med 10.00 in 11.00 uro **ZAMRZNJENA** za čas trajanja konstruktivnega socialnega dialoga.

Robert Zakrajšek





... ATA, KAM PA KAM ...

Predstavitev projekta modernizacije pokojninskega sistema v Republiki Sloveniji

Ja, obstajajo realne možnosti, da boste čez vrsto let, ko boste prišli v službo, zaslišali zgornji stavek. »Ata, kam pa kam? Kako kaj danes vaša revma?«. Tako približno se bodo glasila vprašanja ali pa zbadanja mladeničev, ki bodo takrat v službi šele nekaj let. In vse, kar jim bomo lahko odgovorili bo – Ko se bil jaz tvojih let, smo imeli Mehe, to je bila lokomotiva za pameznega človeka, brez računalnika, samo ti in stroj, pa kdo bo boljši! Ne pa kot danes, to ni več »ajzenpon«, to je en sam internet!... In ko bomo tako robantili čez njih in se jezili, oni ne bodo užaljeni. Še zdaleč ne. Globoko nas bodo spoštovali. Zaradi izkušenj, ki jim jih lahko damo, zaradi poznavanja vsakega kotička proge, predvsem pa zato, ker se po pravilih stare šole starejšega od sebe spoštuje. Starejšega? A, seveda, spoštovani kolegi. Takrat se bo – vsaj v mojem primeru - pisalo leto 2035, zrel bom za že davno zaslužen pokoj, star pa bom 65 let. 65 let?! Po novem predlogu s strani države bo to točno tako. Ampak, upam, da bom

takrat še vedel, v kateri smeri je Dobova, v kateri pa Koper. Če ne, se pa že danes priporočam mlajšim kolegom, predvsem tistim, ki so se učili voziti pri meni – Imejte dobroto do vašega starega mentorja, saj ni on kriv, da še vedno »rinta« po tiri gor in dol in da je že rahlo pozabljiv. »Benti« sistem, ampak tako pač je. No, tako bo, če bodo obveljali vsi predlogi modernizacije pokojninskega sistema v Republiki Sloveniji, ki jih pripravlja vlada.

Bodimo realni. S sedanjim sistemom bo zagotovo potrebno storiti nekaj, kajti sistem sam, kot tak, na dolgi rok ne bo več zmožel zagotavljati sredstev za izplačilo pokojnin, saj je demografska situacija v Sloveniji zelo neugodna. Počasi bomo prišli v obdobje upokojevanja prve povojne »boom« generacije, kar bo pomenilo masovno upokojevanje in velik upad števila zaposlenih. Novo zaposlenih pa ni in ni. Kdo bo zagotavljal sredstva za izplačevanje pokojnin? Ukinjanje delovnih mest, morda previsoke in nerealne socialne pod-

pore, ki marsikaterega preračunljivca (da ne bo slučajno kakšnih komentarjev – nekaj primerkov poznam osebno – vse, samo delati ne!!!) pripravi do tega, da ne dela. Zakaj le? Saj mi država da podporo. Ja, res je. Samo, ta podpora gre iz mojega, vašega, našega žepa. Da se takoj razumemo!!!!

Torej, spremembe se definitivno pripravljajo. Kakšne naj bi bile, smo imeli predstavniki sindikatov možnost videti na predstavitvi, ki jo je za nas v organizaciji Slovenske zveze sindikatov Alternativa pripravil vladni predstavnik, eden od avtorjev predlaganih sprememb, gospod Peter Pogčar iz Ministrstva za delo. Ker ste se najbrž v sami osnovi že informirali o novostih, bomo v tem prispevku preleteli osnovne zamisli novega sistema. Namreč, vsa zadeva je še v fazi pogajanj in dogovarjanj, tako da ni še nič dorečenega. Marsikaj se lahko - in upamo, da se bo - še spremeni.

Predlog modernizacije kot take je razdeljen v dva sklopa sprememb, ki se med seboj vzporedno nadgrajujeta in se nanašata na različne skupine posameznikov, upoštevaje njihovo starost. Prvi sklop se nanaša na modernizacijo veljavnega sistema, ki začne veljati 01.01.2011. V tem sklopu ostanejo in uveljavijo pravico do pokojnine vsi zavarovanci, ki so rojeni pred letom 1960, oziroma so na dan 01.01.2015 stari 55 ali več let. Drugi sklop pa se nanaša na vzpostavitev novega pokojninskega sistema, ki začne veljati 01.01.2015, vanj pa bodo oz. bomo vključeni vsi zavarovanci, ki so rojeni leta 1960 ali kasneje oz., vsi, ki so na dan 01.01.2015 stari manj kot 55 let. Vzporednost obeh oblik pokojninskega sistema se tako izteče predvidoma leta 2025, ko naj bi se v Republiki Sloveniji dokončno vzpostavil nov pokojninski sistem.

Kot sem že prej dejal, je v sedanjem sistemu vprašljiva finančna vzdržnost pokojninskega sistema. To po domače po-



meni, da je vedno več upokojenih ljudi in vedno manj aktivnih, ki bi zagotavljali potrebna sredstva za izplačilo pokojnin po sistemu solidarnosti. Izračuni kažejo, da bi podaljšanje upokojitvene starosti za 5 let prineslo na dolgi rok (do leta 2060) znižanje starostno vezanih odhodkov za 3,5% BDP, kar ni malo. Nerodno je samo to, da to pomeni, da bi zaposleni morali delati 5 let več. Ja, če sediš v pisarni s klimo, računalnikom in fikusom v kotu, še gre, drugače pa je kar malo krize....

Kot rečeno, predlog je, da se kot polno starost za upokojevanje določi tako za moške kot za ženske 65 let. Izenačenje med spoloma naj bi se začelo usklajevati v letu 2011, prehod pa bi se zaključil v letu 2020. Vendar pa - vse upokojitve pred doseženo polno starostjo naj bi se upoštevale kot predčasna upokojitev in prinašale odbitke. Potrpljenje!! Do »benifikacije« šče pridemo.

Nadalje se predlaga povečanje spodbud za daljše ostajanje v zaposlitvi. E, dragi moji, zdaj smo pa tam! To pomeni da, če se boste upokojili predčasno oz. pred dopolnjeno polno starostjo 65 let, vas za vsak mesec predčasne upokojitve čaka odbitek 0,3% - pa računajte za npr. 5 let, če upoštevamo doseženo benifikacijo po starem zakonu, ki naj bi ostala nedotakljiva - to je 60 mesecev, krat 0,3%, pa je rezultat reci in piši 18% manjša pokojnina. In se ne zafrkavam. Prekleto resno govorim! Po drugi strani pa nov predlog sprememb zakona predvideva povišanje starostne pokojnine za vsak mesec, ko zavarovanec ostane v zavarovanju - torej dela naprej - za 0,3% mesečno brez omejitve navzgor. Kdor bi pač hotel, imel potrebo in izpolnjeval pogoje.

Zanimiv predlog je tudi povišanje obračunskega obdobja najbolj ugodnih let za določitev pokojninske osnove. Iz sedanjih veljavnih 18 let naj bi se to obdobje dvignilo na 35 let - postopno po dve leti na tekoče leto s pričetkom leta 2011, torej - leta 2011 za dve leti, leta 2012 za dve leti in tako naprej.

Preoblikovanje obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja - vzpostavitve poklicnega pokojninskega zavarova-



Peter Pogačar v družbi z Zdenkom Lorberjem

nja. To je ukrep, s katerim se omogoča zaposlenim, ki delajo na težkih in zdravju škodljivih delovnih mestih, ki jih po določenem delu ni več mogoče uspešno opravljati, vključitev v posebno kapitalno shemo določenih prispevkov, ki zagotavljajo pravico do predčasne upokojitve s pravico do poklicne pokojnine, ki se izplačuje od trenutka predčasne upokojitve do izpolnitve pogojev za upokojitev v obveznem pokojninskem zavarovanju. Za pridobitev te pokojnine je edini pogoj ta, da vaša pokojninska doba skupaj z dodano dobo, ki se določa v četrtini obdobja vključenosti v poklicno pokojninsko shemo, zadošča za pridobitev pravice do starostne pokojnine v obveznem zavarovanju. Torej - 65 let, minus benifikacija, pa dobimo rezultat.

Sedaj, koliko se to realno izplača, glede na zapisano v prejšnjem odstavku - presodite sami.

Lahko bi še zapisal nekaj besed o principu in načelih več stebnega sistema (štiri stebni sistem - novost je »zero pillar«, ničelni steber, ostalo je več ali manj v principu enako), vendar pa pustimo to za trenutek, ko se bodo stvari tako kritično premaknile k sprejetju zakona, da nam teme ne bo manjkalo. Zaenkrat pa priporočilo - za pokojnino varčujte sami - na banki, borzi, preko »šverca«, ne zanima ne kako, vedite pa, da iz neba padejo samo dež toča, sneg in občasno kakšen meteor. Pokojnine ni v vremenski napovedi!

Robert Zakrajšek

20. obletnica preprečitve mitingov »resnice« v Sloveniji

V teh dneh mineva dvajset let od napovedi »dogajanja naroda«, ki naj bi se 1. decembra 1989 zgodilo sredi Ljubljane v režiji prebivalcev naših bivših južnih republik. Vzroki in povodi za to so zgodovinske narave, v glavnem jih vsaj starejše generacije zelo dobro poznamo, v končni fazi pa so žal eskalirali v krvave obračune na ozemlju naše bivše skupne države. Pa to ni predmet mojega prispevka. Zgodovina je zgodovina in govori zase. Ni lepa, je vse prej kot prijetna, a na to žal nimamo vpliva. Kar pa bode v oči, je današnje prikazovanje dogajanja v tistem času. Nenadoma so vsi tako

zelo zaslužni za odpoved mitingov, da se nas – sindikata strojevodij Slovenije – preprosto ne spomnijo. Da smo takrat zagrozili s stavko v primeru, če bi se omenjeni vlaki vseeno pojavili v Dobovi. Da so bili naši takratni sindikalni voditelji deležni groženj in zasliševanj s strani milice in obveščevalne službe bivše države. Pa vseeno niso klonili! Za vsa ta dejstva imajo nekateri, danes seveda »najbolj zaslužni«, luknje v spominu. Razen v eni od televizijskih oddaj, kjer smo bili omenjeni med vrsticami, pa še to kot »vlakovodje«. Na to smo v Sindikatu strojevodij Slovenije opozorili na tiskovni

konferenci, kjer so svoj pogled na tisti čas predstavili takratni vodje sindikata. Res pa je, da se nam je za opravljeno nalogo zahvalil predsednik republike dr. Danilo Türk, kar kaže na to, da se država vseeno zaveda naše vloge v takratnih dogajanjih. Morda se nekateri ne zavedajo teže dejstva, da vsi njihovi težki načrti, s katerimi se danes tako kitijo, ne bi imeli popolnoma nobene teže, če se mi takrat ne bi uprli vožnji mitingaških vlakov. Ves tisti nahujskan narod bi dobili dobesedno pred nos. In situacija bi bila verjetno malo drugačna. Tako pa – če jim je prav ali ne – smo strojevodje

prispevali zelo pomemben del k preprečitvi mitingov s tem, ko nismo hoteli voziti omenjenih vlakov. Pa o tem nikjer niti besede. No, naj to razložim na svoj način. V vsaki vojni, v najbolj zahtevnih operacijah, najboljši možje pridejo, opravijo posel in odidejo. O tem nikoli nikjer nič ne piše. To vedo samo oni in opravljena naloga jim je v ponos. Medalje visijo na prsih drugih, bolj »zaslužnih«. Naj visijo, pa kaj potem. Pameten slovenski pregovor pravi, da se dobra roba sama hvali!

Robert Zakrajšek



Spremembe pri opravljanju rednih zdravniških pregledov za strojno osebje

V Uradnem listu Republike Slovenije, št. 79/2009 z dnem 09. 10. 2009 je bil s strani ministra za zdravje v soglasju ministra za promet objavljen nov Pravilnik o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev. Le ta na novo določa sam način, obseg, pogostost in rednost preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev. Ker je bil sprejem novega pravilnika že nekaj časa pričakovan, ni pa bilo povsem jasno, kaj oz. kakšne spremembe naj bi vseboval, so se sedaj stvari izkristalizirale. Kaj bo to pomenilo za nas, ki delo v izvršilnem segmentu našega podjetja opravljamo že kar lepo število let, bo pokazal šele čas. Je to bila dobra odločitev ali pa je celotna poanta novega pravilnika spet predvsem in samo varčevanje, bomo kmalu občutili na sebi. Kajti, bodimo pošteni. Res je, da so se delovni pogoji (tudi in predvsem na ostre zahteve sindikatov, pa če je to komu prav ali ne!) v zadnjih letih obrnili precej na bolje. Dobili smo nove lokomotive, nove motornike, strojevodski stoli so vendarle nekako v rangu sprejemljivega (izjema je ELOK 541, kjer je stol resnično pohvale vreden), vendar pa ne smemo spregledati dejstva, da so za nami, predvsem starejšimi »borci« že kar poštena leta vožnje. To se kaže v naših hrbtenicah pa tudi na naših želodcih, saj odkar nimamo več obratov za prehrano, se prehrana razen v večjih obračalnih mestih omejuje na tisto, kar prinesemo s seboj – torej sendviče. To na dolgi rok prinese za sabo poslabšanje krvne slike, kar pa spet ne bo pravočasno odkrito, saj se roki za opravljanje pregledov bistveni podaljšujejo. Neverjetno, kaj prinese nekaj novih lokomotiv. Izgleda, da bomo vsi strojevodje živeli večno, saj je nekaj tistih stolov, pa klimatske naprave v kabini primerljivo najmanj z eliksirjem večnega življenja. Vsaj občutek imam, da si nekateri, »tam visoko nad oblaki« vso zadevo predstavljajo tako. Seveda se bo takoj našel nekdo, ki

bo dejal – Pa kaj spet hočejo? No ja, če do sedaj niste dojeli, potem ni več upanja za vas. Žal! Pa poglejmo nekatere točke novega Pravilnika, ki so morda za nas najbolj zanimive.

Najprej poglejmo, kaj člen 3. govori o nezmožnosti za delo in kako le – to definira. Torej - delavec ni zmožen za varno opravljanje nalog izvršilnega delavca, kadar ima zaradi bolezni, stanj, motenj oziroma poškodb in njihovega vpliva na zavest, pozornost, spomin, hitrost, pravilnost presoje ter reagiranja okrnjene telesne in duševne funkcije. Kot vzroke navaja nedovoljeno rabo alkohola, prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi, nestabilne bolezni srca, nagnjenost k epileptičnim napadom in podobno.

Zdravstvene preglede (členi 5–10) še vedno delimo na redne in izredne. Redni pregledi se izvajajo pri sprejemu na delovno mesto izvršilnega delavca in pa v rokih, ki so po novem določeni s Pravilnikom (obstaja še par alinej, ki pa niso tako pomembne). Izredni pregledi pa se opravljajo v sledečih primerih: če se utemeljeno sumi, da delavec ni več zmožen zaradi določenih zdravstvenih razlogov opravljati naloge izvršilnih služb, po nesreči, v kateri je bil izvršilni delavec udeležen ali težje poškodovan, po več kot šest mesečni odsotnosti delavca z delovnega mesta v izvršilni službi, po bolniški odsotnosti, ki je daljša od 30 dni, v primeru suma na škodljivo rabo alkohola in prepovedanih snovi, na zahtevo izvršilnega delavca samega, če se ta ne čuti zmožnega za varno opravljanje dela. Predlog za izredni zdravniški pregled lahko izdajo tudi: pristojni inšpektor, izvršilni železniški delavec (ni jasno razloženo, kdo je mišljen s tem!) in pa pooblaščen ali osebni zdravnik.

Strokovnjakom, ki so pisali nov Pravilnik, se je po mojem mnenju v členu 13.,

ki govori o antropometričnih zahtevah za izvršilne železniške delavce (po domače – višina, teža...), zapisala točka 3., katera pa že vsebuje po mojem mnenju rahlo diskriminatorne kriterije. Namreč telesna višina med 1,60 in 1,90 metra. Kje so dobili ta kriterij? Ima kakšen smisel? Lokomotiva in motornik pač nista tank ali podmornica, kjer je uporabni prostor resnično omejen.

Člen 19. govori o zdravniškem spričevalu, ki ga mora pooblaščen zdravnik po vsakem opravljenem pregledu izdati v roku 10 dni od pregleda in ki vsebuje potrdilo o sposobnosti za opravljanje dela in pa morebitne omejitve. Spričevalo morata prejeti tako delodajalec kot izvršilni delavec.

Zelo pomembno novost za nas prinaša člen 25., ki pravi, da je delodajalec za izvršilne delavce, ki so med opravljanjem dela doživeli travmatične dogodke, povezane z resno nesrečo, dolžan zagotoviti primerno pomoč in svetovanje strokovnjakov. Nerodno je zopet samo to, da ni opredeljen (vsaj s tem Pravilnikom) kriterij resne nesreče. Kaj je to resna nesreča? Povoženje s smrtnim izzidom (definitivno!!!!) ali pa moraš zato, da boš zadostil kriterij strokovnjakov, z lokomotivo podreti pol soseske.

Na koncu pa še beseda o rokih opravljanja pregledov. Po novem Pravilniku strojevodje opravljamo zdravstvene preglede na 36 mesecev do dopolnjenega 60. leta starosti, nato pa na 12 mesecev. Menim pa, da nas ne bo ostalo ravno veliko za vsakoletno romanje v Zdravstveni dom v Šiški. Upajmo na najboljše.

Robert Zakrajšek



Delavnica »Slovenske Železnice, d. o. o.«

Ljubljana, 27. oktobra 2009

V Stekleni dvorani uprave SŽ na Kolodvorski 11 v Ljubljani je 27. oktobra potekal posvet oz. delavnica na temo »Integrirano podjetje – pot do uspeha! – prednosti in slabosti«. Uvodni pozdrav udeležencem je ob predstavitvi razlogov za izvedbo posveta izrekel predsednik Sveta delavcev Slovenskih železnic, Silvo Bredajs, kot gost pa je bil prisoten g. Buckhart Weituschat, ki je predstavil izkušnje z integriranim podjetjem DB. V nadaljevanju se lahko seznanite z vtisi, ki so jih udeleženci prejeli in zaključki, ki so jih sprejeli na koncu posveta.

Vtisi in zaključki

1. Ministrstvo za promet Slovenije po navedbah sindikatov preučuje možnost ločitve vzdrževanja in upravljanja infrastrukture - železniškega omrežja - od SŽ. To naj bi po navedbah politike:

- zahtevala EU in
- ustvarilo in zagotavljalo potrebna investicijska sredstva za vzdrževanje in nadaljnjo izgradnjo železniškega omrežja.

V zvezi s tem ugotavljamo:

- EU zahteva zgolj ločeno prikazovanje računovodskih izkazov za železniško omrežje, potniški in tovarni promet ter izogibanje horizontalnemu subvencioniranju (pokrivanju stroškov – izgube). EU ne zahteva razdelitev družbe v pravnem in fizičnem smislu.
- Pravna razdelitev še ne zagotavlja sredstev za investicije. Za takšno trditev ne v Evropi ne drugod ni dokazov. Tudi primerjava investicij v infrastrukturo na prebivalca v Evropi te teze ne dokazuje. Potrebna sredstva za izgradnjo in vzdrževanje v pretežnem deležu zagotavljajo države.

Višina sredstev za investicije je izključno politična odločitev slovenske vlade.

- Ustvarjanje dobička za vzdrževanje in izgradnjo omrežja je pogojeno tudi z visoko izkoriščenostjo omrežja in ustreznimi nadomestili za njegovo uporabo. Zato bi bilo potrebno ukiniti davčno in ekonomsko zapostavljenost (stroški izgradnje in vzdrževanja ter škodljivi vplivi na okolje) uporabe železniškega prometa v primerjavi s cestnim prometom.

Da to do sedaj ni bilo storjeno in ne bo storjeno v prihodnje, je izključno politična odločitev slovenske vlade.

- Ločitev tehnične in ekonomske odgovornosti prav na tehničnem stiku med tirom in kolesom (pravna ločitev omrežja in **transporta**) je nevarna iz varnostno tehničnega vidika. Številne preiskave nesreč, prehitre obrabe tirov in vozil so pokazale, da so sekundarni stroški zelo visoki. Pri politični odločitvi slovenske vlade za ločitev žel. omrežja in transporta je treba te stroške nujno upoštevati in transparentno prikazati pri izračunu ekonomske upravičenosti.
- Načrtovanje prihodkov pri potniškem prometu se zdi nemogoče. Za izvajanje potniškega prometa med izvajalcem SŽ in naročniki ni zagotovljenih cen na podlagi pogodbe od izvajanju prometnih storitev ali subvencij za običajno časovno obdobje petih do dvanajstih let. Višina prihodkov je odvisna od trenutne proračunske situacije naročnikov. Zaradi tega pri izvajalcu ni možno resno načrtovanje prihodkov, stroškov in proizvodnje. Posledično je potniški promet SŽ zaradi nepoštenih »cen« lastnika stalno podfinanciran. Za upravo sta racionalizacija in znižanje stroškov popolnoma nesmiselni in poljubni, ker ni dosegljivega ekonomskega cilja. To vodi k neprimernem pritisku na stroške dela (»sindikati so krivi«). Dejanski



ekonomski manevrski prostor pri stroških dela bo določljiv šele, ko se bodo ugotovile »poštene cene« po mednarodnih, evropskih standardih računovodskega poročanja IFRS/IAS.

Neobstoj dolgoročnih transportnih pogodb in zagotovljenih subvencij ni pomanjkljivost na strani SŽ oz. menedžmenta SŽ, temveč politična odločitev pristojnih ministrstev.

S takšnim načinom slovenska vlada SŽ namerno vodi v plačilno nesposobnost in bilančno prezadolženost (bankrot).

- Ločitev omrežja in **transporta** bo uničila dosednji interni »trg dela« v podjetju. Izmenjava osebja in kvalificiranih delavcev med deli podjetja v prihodnje ne bo več mogoča. To bo nujno povzročilo huda socialna trenja in ogrozilo zmogljivosti posameznih delov družbe.

Do **takšnih** posledic bo prišlo izključno zaradi politične odločitve lastnika SŽ.

- V primerjavi z drugimi evropskimi železnicam so SŽ s približno 11.000 zaposlenimi med manjšimi. Zato se bo ob nadaljnji razdelitvi podjetja povečalo tveganje slabe izkoriščenosti kapacitet izločenih družb ter tistih, ki bodo ostale del SŽ. To bo nujno privedlo do slabih ekonomskih rezultatov posameznih družb.

S tem bo ta politična odločitev ustvarila dodaten pritisk za prodajo ali nadaljnjo privatizacijo. Za razdelitev družbe ni ekonomskih potreb, temveč je z vidika učinkovitega poslovanja bolje ohraniti enovito podjetje. Ker kljub ekonomski logiki obstaja velik (politični) pritisk za razdelitev podjetja, je bolj verjetno, da so za razdelitev in prisvojitve posameznih delov družbe ali naročil SŽ zainteresirane določene interesne skupine iz gospodarstva.

Burkhard Weituschat, EVA

Letošnja » še srečna« generacija upokojencev OO Ljubljana



Z leve proti desni stojijo: Marinko Jagodič, Vitomir Maksimovič, Albina Vergan, Stane Rus, Rade Bjegojevič, Muharem Imamović, Ljubomir Ačimović, Jože Rezelj in Jakob Grašič.

Zakaj srečna? Povsem preprosto. Če pogledaš vse nove datume, termine, določila, omejitve, podaljšanja in vse, kar sodi poleg v novem predlogu pokojninskega sistema, potem te zagrabi, da bi jo zbrisal skupaj z njimi. Ja, resnično. Izognili ste se velikim javnim nastopom in skritim, krutim zakulisnim igravicam, ki vse nas še čakajo. Pa saj je prav tako. Naredili ste, kar je država želela od vas. Sedaj pa je čas, da se vprašate, kaj lahko država stori za vas in ne, kaj lahko vi storite za državo. Vi ste ji že dali dovolj. Vašega časa, vašega zdravja, vašega življenja. Morda vam je kdo kdaj celo rekel hvala. Verjamem, da ste ga čudno pogledali. Tudi jaz bi ga, kajti na to smo se odvadili. Čeprav včasih nasmeh, iskren stisk rok in preprost »hvala« odtehta več kot vse medalje, na katerih se nabira prah. Glejte, vse to sedaj ni več pomembno. Spomine na lepe reči shranite v srce, medalje in slabe spomine pa zakopljite nekam tja, kjer jih še hijene ne najdejo. Kolegica in kolegi, uživajte tisto, kar ste si skozi vsa leta pošteno zaslužili. Dobrodošli med nami, kadar boste hoteli. Ne potrebujete nikogar vprašati. Kajti poštene avtoritete so večne. Ne potrebujejo vsakokratne potrditve. Srečno!

Robert Zakrajšek

PROTESTNI SHOD DELAVCEV, PREŠERNOV TRG, LJUBLJANA, 28.11.2009

Dan, ko je jokalo nebo ...

28. 11. je v Ljubljani na Prešernovem trgu potekal vseslovenski shod delavcev, ki so opozarjali vlado in predstavnike kapitala na vse težji položaj zaposlenih v naši državi. Glavno nestrinjanje zaposlenih je bilo usmerjeno v tri točke in sicer:

- Nestrinjanje z novim predlogom pokojninske reforme, ki določa nečloveško dolgi rok delovne dobe, še posebno se to odraža pri delovnih mestih s težkimi pogoji dela
- Nestrinjanje s pasivno politiko vlade, ki ne sprejema ukrepov za razbremenitev delavskih plač
- Nestrinjanje z neodgovornim odnosom vlade do podjetij v državni lasti

Shoda se je udeležilo veliko število zaposlenih, študentov in upokojencev ter predstavnikov različnih sindikalnih central, ki so ta dan dokazale, da so kljub nekaterim različnim pogledom v ključnem trenutku sposobne preseči spore in nastopiti skupaj z ramo ob rami, z roko v roki, s pestjo ob pesti. Govorniki so predstavili veliko resničnih, življenjskih in tragičnih zgodb. Ni pomembno iz katerega sindikata je bil govornik, iz katere branže prihaja, iz katere regije je, sporočilo vseh je bilo enako. Dovolj!

Zaposleni se ne moremo, predvsem pa ne smemo strinjati z izjavami vodilnih menedžerjev in ljudi, ki vodijo razne gospodarske inštitucije, ko nas poskušajo prepričati, da ni nobene realne osnove za povišanje plač in uresničitev zahtev delavcev. Gospodje, ne bom vas vprašal, kje imate obraz. Že dolgo ga nimate! Upam, da ste vsaj globoko v sebi še toliko človeka, da ne verjamete tej megli, ki jo prodajate kot suho zlato. Ste se sploh sposobni zživeti v kožo delavca, ki mora s 400 evri preživeti svojo družino, in to seveda šele takrat, ko si vse naše državne inštitucije v obliki davkov in položnic vzamejo svoj delež in končajo vampirsko pojedino. Ne, niste sposobni tega. Si upate preživeti mesec s 400 evri v žepu (minus stroški, da se razumemo)? Dokler se boste svojih individualnih pogodb oklepali kot pijanec plota, do takrat vam ne verjamem niti tega, da si znate sami odrezati kruh. Če je kriza, je kriza za

vse – tudi za vas! Ker pa izgleda, da je kriza za vas abstraktni pojem, ki ga vidite le skozi statistiko in na vaše dohodke skozi individualne pogodbe niti slučajno ne vpliva, potem lahko brez težav pridemo do zaključka, da krize preprosto ni! Če pa krize ni, je ni tudi za nas in ne samo za vas. Tu ste se ujeli v lastno past, v njo pa so vas pahnil napuh, lakomnost in vzvišenost. Zapomnite si eno stvar – izobrazba ni pogoj za inteligenco. Torej, če krize ni – ja, potem se pa pogovarjamo o 600 evrih, ki jih nekateri menedžerji, ki dobijo sto tisoč evrske odpravnine (ja, ja, to ste si zaslužili, bla, bla, bla, v redu, samo nehaite mi vrteči to lajno) zapravijo za eno večerjo, ko sedejo s kolegi v najboljši restavraciji. Mimogrede – že zadnjič sem to zapisal. Ne mi servirat moje plače, ker je kot prvo vse prej kot visoka (v primerjavi z vami), kot drugo, pa je edina megla, ki jo jaz med delom mešam tista, ki jo navezgodaj zjutraj s 120 km/h režem z vlakom in ne vem, kaj se skriva v njej. Za razliko od vas....

Razočaral me je tudi naš premier Borut Pahor, ko je dejal, da zahteve sindikatov niso primerne, saj smo iz najhujše krize že izplavali. Spoštovani predsednik Vlade, v ekonomskem jeziku, ali pa med brati rečeno, če vam je ljubše – to v prevodu pomeni, da so menedžerji obdržali svoje položaje in visoke plače, delavci pa še vedno v podpalubju »šaflijo« vodo, da ne gre barka spet na dno.

Predstavniki kapitala, kjerkoli že ste – brez delavcev in zaposlenih ne pomenite popolnoma nič in tudi vsi vaši naslovi so brezpredmetni. Samo dialog bo pripeljal do rešitve. To dobro veste. Zakaj si zatiskate oči? Samo skupaj lahko uspemo. Ko boste dovolj zreli, da to dojamete, bo Slovenija resnično doživela razcvet. Prej pa bo to samo jalovo obstreljevanje iz jarka v jarek.

P.S. – morda ste se nasmihali, ko nas je med shodom pral dež. Se vam ne zdi čudno, da tudi nebo joče, ko vidi, kaj se dogaja z ljudmi. Veste, Bog ne joče kar tako.... Razmislite in naj vam dialog odpre oči, ki vam jih je kapital zamazal.

Robert Zakrajšek



Ko sanje postanejo resničnost – počitniške kapacitete SSSLO in najnovejša pridobitev v Atomskih toplicah

Verjetno ni potrebno posebej poudarjati, da so prosti trenutki v naših poklicnih karierah zelo pomembni. In ne samo to. So celo zlata vredni. Pravi dragulji. Če jih le znamo pravilno izkoristiti in vanje usmeriti našo moč in energijo. V našem sindikatu smo za to poskrbeli s svojimi lastnimi počitniškimi kapacitetami, katerih pregled si lahko pogledate v nadaljevanju. Verjetno ste jih že kdaj preizkusili (če ne – kaj za vruga čakate!) in se prepričali, da tistih nekaj dni ali pa morda teden in več resnično poživi telo in duha. In poglej zlomka, nobenih energijskih pijač z rogatimi bitji ne potrebujete. Vse, kar potrebujete je to, da se odločite in greste. To je vse. Nobene velike filozofije.

Kot veste, je v naši ponudbi tudi Kamp Natura v Atomskih Toplicah. V njem premoremo pet počitniških enot, ki so nameščene na lepih lokacijah, s katerih v nekaj minutah vožnje z avtomobilom ali pa peš, če ste bolj privrženec zdravega načina življenja, pridete do Wellness centra Termalija, kjer vsi območni odbori v svoji ponudbi nudijo dnevne karte za kopanje in pa karte za obisk savne. Možnosti je zares ogromno, saj je sama okolica Atomskih Toplic preprosto čudovita, ljudje odprti in fenomenalni. Lahko se pregrešno razvajate v čokoladnici v vasi Olimje, obiščete samostan, kjer vam patri prijazno razložijo, da resnično za vsako bolezen »roč'ca« raste, na Jelenovem grebenu boste lahko uživali v veliki družbi radovednih jelenov, ki vas bodo kmalu vzeli za svojega, samo pozabiti morate, da ste tako prekleto človek. Če pa so vam bližje »okultne« zgodbe, se podajte k strašni čarovnici, kjer boste v nekaj trenutkih zopet postali otrok, saj je

ta stara teta vse prej kot hudobna, na kar nas opozori tudi prijazni znak – Niso vse čaravnice hudobne! No, tu lahko naredite test svojega moškega poguma in svoji partnerki predlagate, naj se postavi pod to tablo in nasmeje, vi pa jo boste fotografirali. Samo opozorilo – za posledice ne odgovarjam, ha, ha...

Moram pa vam predstaviti tudi novost, ki je sedaj (zaenkrat žal samo samoplačniško) na voljo v Atomskih Toplicah. To je enkratna in čudovita dama. Kolegi, dajem vam – ORHIDELIO! Najnovejši kompleks, ki so ga odprli v letošnjem letu in ki, vsaj za moje pojme, predstavlja presežek v ponudbi slovenskih term. Morda se bo spet kdo namrdnil, češ, kaj pa toplice v Avstriji in Švici? Ja, kaj pa je z njimi, razen tega, da so do skrajnosti skomercializirane in dejansko en sam velik stroj za moljenje denarja, iz katerega prideš še bolj utrujen, kot si vanj vstopil. Nimajo tistega, kar je najbolj pomembno pri vsej stvari. Nimajo tiste male, prisrčne stvari, ki nam je vsem tako blizu. Nimajo duše. Imajo vse, a so obenem popolnoma prazne. Orhidelia vse to ima. Je polna barv, polna življenja, je duša sama.

Orhidelio sem si ogledal pod vodstvom gospe Alenke Brglez iz Službe za trženje v Atomskih Toplicah. Če slučajno kaneje pozabim, bi ji že zdaj rad rekel HVALA! Torej, na dan, ko sva bila dogovorjena za ogled, si nisem niti predstavljal, kaj bom pravzaprav videl. Kompleks Orhidelia sem prej videl samo na sprehodih mimo. Ko pa sva vstopila in se je ogled ter predstavitev začel, sem bil najprej kar rahlo osupel. Že sam sprejem in vstop je nekaj čisto drugega. Popolnoma drug svet.



Garderobe so, kot bi vstopil v Hilton, počivališča zračna, ni zadušljivega vonja po pari, vse en sam čudovit vonj po lesu, čisti užitek. Finske savne - ni, da bi govoril. Se ne da opisati. To morate doživeti. Finska bio savna je nekaj, lahko rečem popolnega, turške pa že mejijo na nadrealizem, kot v seriji Enterprise. Zunanji bazeni so prav posrečeni, no, moram pa omeniti še notranje jakuzije v barvah, podvodno jamo (ravno tako v barvah), akustični bazen, kjer, ko ste potopljeni vanj, uživate v čudoviti pesmi kitov, izjemno doživetje pa je bila programska terapija s tibetskimi skledami (morda še ne veste, zakaj gre, vendar pa obvezno preizkusite, če boste kdaj imeli možnost). Poglejte, o Orhideli bi lahko govoril ves dan. Naj strnem na kratko. Razlika med Wellness centrom Thermalia in Orhidelio je kot razlika med povprečnim avtom in Lamborginijem Diablo. Kajti Orhidelia vas hudičevo dvigne. Obisk - obvezen! Cena? V primerjavi s tem, kar dobite, je cena preprosto nepomembna!

OK – dobrodošli v resnični svet. Za konec si še enkrat pogledajte seznam počitniških kapacitet SSSLO, ponudbo in kontaktne številke, na katerih boste lahko preverili proste termine. In uživajte na dopustu!

Robert Zakrajšek



Območni odbor	Lokacija	Število kapacitet	Kontaktne številke
OO Ljubljana	Podčetrtek	2	01/29-12-508
OO Divača	Podčetrtek Zreče	1 1	05/29-63-679
OO Zidani Most	Podčetrtek	1	03/29-32-323
OO Jesenice	Podčetrtek	1	01/29-42-323
OO Maribor	Moravske Toplice	1	02/29-24-376
OO Celje	Čatež	1	03/29-33-523

NA OBISKU PRI SLOVENSKEM LETALSKEM PREVOZNIKU ADRIA AIRWAYS

Adria Airways – krila vaših sanj in želja

V letošnjem letu praznujemo stoto obletnico od dne, ko je nekega lepega jutra Edvard Rusjan vstal, pogledal v nebo in videl orla, kako graciozno kroži po nebu. Sam pri sebi je dejal – Dovolj! Ker pa tedaj v trgovinah energijska pijača, ki ti menda da kriiiiiila, še ni bila na voljo, je sedel v letalo EDA 5 lastne proizvodnje in se dvignil pod oblake. Mož je moral biti velik heroj, da je naredil kaj takšnega. Kdor je kdaj videl repliko letala EDA 5, ve o čem govorim. Ampak zadeva je letela, drži kot pribito. Leti še danes. No, s tem dejanjem je Edvard Rusjan Slovenijo in naš narod vpisal na svetovni zemljevid letalstva. Vse ostalo je zgodovina. Letalstvo se je skozi leta razvijalo s skoraj svetlobno hitrostjo in podrlo vse omejitve, za katere so ljudje mislili, da so večne in zabetonirane. Samo poglejte ameriškega izvidnika SR-71 »blackbird« ali pa skrivnostno »Auroro«, za katero se še danes delijo mnenja, ali sploh obstaja, ali pa je le plod propagande. Vprašajte škotske pripadnike nadzora zračne obrambe, pa vam bodo povedali marsikaj ...

Da se vrnem v domače loge. Torej, če že imamo stoto obletnico letalstva pri nas, se spodobi, da rečemo kakšno na to temo, saj imamo v naši bližini podjetje, ki se ravno tako kot mi, ukvarja s prevozom potnikov in blaga. No, pa še konkuriramo si ne, tako, da sva zadeva nikakor ne more biti sporna. Dobil sem namreč priložnost, da preživim delovni dan v družbi posadke slovenskega letalskega prevoznika Adria Airways. Glede na to, da so njihove stewardese tudi članice našega sindikata, se tej hudičevo mamljivi ponudbi nisem mogel upreti. Najprej naj v nekaj besedah predstavim svojega gostitelja, podjetje Adria Airways, potem pa se s posadko podajmo na let proti Parizu in nazaj.

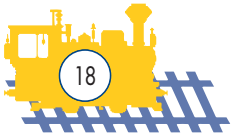
Slovenski letalski prevoznik Adria Airways obstaja že od leta 1961, ko je bila ustanovljena kot čartersko podjetje, v osemdesetih letih pa je začela opravljati lete na rednih progah in postala članica IATA (Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov). Danes ima zaposlenih 706 ljudi, večino njenega prometa predstavljajo redne linije, saj povezujejo Ljubljano s 24 evropskimi mesti in omogočajo zelo dobre povezave z JV Evropo. Njeno floto trenutno sestavlja 12 letal in sicer – 1 Airbus A 320, 4 Canadair Regional Jet CRJ 900, 6 Canadair Regional Jet CRJ 200 in 1 Canadair Regional Jet CRJ 100, vsa letala so vrhunsko vzdrževana v skladu s standardi EU in na osnovi certifikata JAR 145, saj je proizvajalec letal Bombardier Aerospace leta 2002 prav Adrio izbral za prvi pooblaščen servisni center za letala CRJ v Evropi. Ne smemo mimo dejstva, da je Adria Airways avgusta 2004 med prvimi letalskimi družbami v svetu prejela varnostni certifikat IOSA, kar tudi govori zase. Od leta 2004 pa so tudi člani mreže Star Alliance, kar je njihovo ponudbo in kvaliteto še izboljšalo.

Tako, pa pojdemo v službo! Ob dogovorjeni uri (06.15 zjutraj) sem se pojavil pred Operativnim centrom Adria Airways, kjer me je že pričakala prijazna vodja kabinskega osebja na našem letu, gospa Darja. Po pregledu vseh dokumentov – da sem pač »ta pravi« - sva vstopila v njihov dispečerski prostor, kjer se posadke prijavi v službo in informirajo o vseh, za let pomembnih podatkih. Tam sem spoznal tudi svoja šefa – kapitana letala Dejana in kopilota Željka. Število članov posadke je bilo štiri – dva pilota in dva člana kabinskega osebja, saj ima Adria filozofijo, da na letalu ne smejo biti manj kot dve stewardesi oz. stewarda.

Sledil je »briefing«, to je posvet kapitana in vodje kabinskega osebja, v katerem kapitan vodjo obvesti o tem, na katerem letalu bodo delali, koliko časa bo trajal let in o SLOT – it (čas odhoda oz. prihoda po določilih Eurocontrola). Kopilot je vodji kabine izročil BOP (podatke o letu za vodjo kabinskega osebja). Sledilo je naročilo predvidene hrane, ki jo letalo vzame s seboj za potnike. Vsa zadeva poteka preko računalnikov, tako, da se zahteve pošljejo Službi za catering, ta pa vse to dostavi k letalu. Moram povedati, da je prišlo s strani Službe za catering (ko smo že bili na letalu) do napake v dostavi enega sendviča. Po opozorilu kabinskega osebja so sendvič zamenjali v petih (5!) minutah, brez negodovanja!







Ko smo opravili vse predpisane postopke, je kapitan Dejan izdal navodilo o premiku na letališče. Kombi nas je že čakal pred vhomom (ne tako kot pri nas, ko moraš včasih zanj dobesedno streljati), nas prepeljal do vhoda v letališko zgradbo, na kar smo vstopili skozi službeni vhod. Sledil je varnosti pregled in vkrcanje v letalo CRJ – 900 na let JP 322. Letalo je bilo »v nulo« očiščeno, vse je bilo na svojih mestih, resnično prav prijetno na pogled. Zopet je sledila procedura po predpisih, pregled vseh pomembnih komponent (če bi našteval vse, bi bila reportaža zelo dolga). Povem naj samo to, da so postopki res na nivoju in da je varnost stooostotno zagotovljena. Kar se tiče hierarhije na letalu, stvari stojijo tako – glavni je kapitan letala, sedi levo, kjer ima tudi komande za vodenje letala na tleh, desno sedi kopilot, ki mu je podrejen. V potniški kabini je glavni vodja kabinskega osebja, podrejeni so mu člani kabinskega osebja. Vsa glavna komunikacija na letalu med pilotsko kabino in potniškim prostorom poteka med kapitanom in vodjo kabinskega osebja. Komunikacija glede postopkov poteka v angleščini, ki je uradni letalski jezik.

Priprava je končana, vkrcamo potnike, nato sledi prikaz varnostnih postopkov. Nekomu je morda tisto mahanje stevardes videti smešno, vendar pa vedite – če bo šlo kaj narobe, vi pa postopkov ne boste poznali oz., jih boste ignorirali, se bo zadnji smejal stvarnik. In to zelo glasno. In večno!

Pozdravni govor kapitana, vožnja na vzletno stezo (taxi to runway), motorji na polno moč, hitrost nekje do 300 km/h in vzlet. Kot po maslu! Pod nami se kmalu pokažejo s soncem obsijane Alpe. Božanski pogled! Dvignemo se na višino 36.000 ft, kar v metričnem sistemu pomeni nekje okrog 11.000 metrov. Miren let, sledi postrežba potnikov, prijazen nasmeh osebja, vse je preprosto OK! Vendar pa bi rad poudaril, da potniki stevardese prevečkrat gledajo samo kot osebje strežbe. Prvenstveno so na letalu zaradi varnosti in postopkov, katere obvladajo do potankosti. Prostora za paniko tu ni!

Ko se približamo Parizu, kabinsko osebje zopet pripravi potnike na pristanek, preveri vse postopke, vodja pa obvesti kapitana, da je v kabini vse pripravljeno. Pristanek je bil brez najmanjšega sunka letala – kdor zna, pač zna. Ker smo do povratka imeli približno eno uro časa, sta mi kapitan in kopilot razkazala kabino in predstavila vse postopke, ki jih posadka opravi pred odhodom – od polnjenja letala z gorivom, vnašanja podatkov o številu potnikov, do vnašanja podatkov o predvidenem letu, na podlagi česar računalnik izračuna porabo goriva in čas prihoda na predvideno letališče (do minute natančno (!), kar se je pokazalo pri povratku na Brnik, oz. letališče Jožeta Pučnika). Imel sem možnost preizkusiti tudi pilotske sedeže, ki so kljub preprostem videzu presenetljivo udobni. Najbolj pa so me zabavali Francozi

s svojo tipično »alo, alo!« angleščino. Seveda ne smem pozabiti, da smo imeli v Parizu možnost videti trenutno največje potniško letalo na svetu, Airbus A 380, singapurske letalske družbe. Poleg njega je bil Boeing 747 – 400 (ki je ravno tako velik) pravi palček.

Potniki so vkrcani, procedure preverjene, čas je, da se premaknemo na vzletno stezo za povratni let JP 323. Tu se nam je pripetila smešna situacija. Uslužbenec letališča je parkiral svoj avtomobil ravno na pot, po kateri naj bi zapeljali mi. Je pa kaj kmalu ugotovil, da proti naši »zverinici« nima nikakršnih možnosti in je vozilo jadrno umaknil. Kaj bi nesrečnik storil, če bi se namesto nas pred njim pojavil ogromni A 380, si ne upam pomisliti. No, nevarnosti ni bilo nobene, nas je pa spravil v dobro voljo. Vzleteli smo b.p., po končanih vzletnih procedurah pa sem se pridružil fantoma v kabini. Občutek je bil fenomenalen, razgled 1A, razglabljali smo o vsem mogočem (**kadar nista imela drugih obveznosti glede varnosti leta, da se razumemo!**), o naši službi, njihovi službi... Najbolj zanimivo je bilo, ko sem jima razlagal, kaj je to budnik in kako deluje. Najbolj debelo pa sta pogledala, ko sem dejal, da pri nas vozimo v enojni zasedbi. Na potniškem letalu je to seveda povsem nemogoče. No, jaz pa sem izvedel vse o tem, kako deluje avtomatski pilot, kaj pomenijo vse oznake na računalnikih in podobno. Polet je hitro minil in približali smo se Brniku – v takšni megli, da se ni videlo nikamor! Tu sem ugotovil, kaj pomeni instrumentalno letenje. 800 km/h, pa ne vidiš meter pred seboj. Pristajalna steza se je pokazala šele na dobrih 100 metrih višine, pristali smo po »regelih« (kako pa drugače). Stevardese so izkrcale potnike, pred letalom pa je že čakal (!) kombi, ki nas je odpeljal do letališke zgradbe, nato smo presedli v drug kombi, ki nas je zapeljal do Operativnega centra. Nobenega klicanja, nobenega čakanja, skoraj ne moreš verjeti. Tako, današnja izmena je končana, še predaja poročil in bili smo prosti (no, vsaj jaz). Sledilo je še slikanje za arhiv podjetja Adria, stisk rok in želja, da se morda še vidimo in odletimo kakšno.

Verjetno ste opazili, da nikjer ni podatka o plačah. Razlog je preprost – s posadko smo sklenili načelen dogovor, da o višinah plač ne bomo govorili. Tako pač je!

Za konec bi se rad zahvalil gospe Adrijani iz Službe za korporativno komuniciranje podjetja Adria Airways, ki je uredila vsa potrebna dovoljenja, kapitanu Dejanu, kopilotu Željku, vodji kabinskega osebja Darji in članu kabinskega osebja Nejcu, ter seveda vsem na upravi družbe Adria Airways, ki so kakorkoli prispevali k izvedbi projekta. Hvala vam za enkratno izkušnjo in – **NAJ VAS KRILA NOSIJO!**

Robert Zakrajšek



Pohod strojevodij OO Zidani Most na Rombon

Zadnji petek v septembru se je 19 članov OO Zidani most odpravilo na že drugi planinski pohod letos, kar kaže, da postaja pohodništvo med nami vedno bolj priljubljeno. Ker smo se spomladi dva dni potikali po Pohorskih jezerih in slapovih, smo se tokrat podali na drugi konec Slovenije – tisti pravi, gorski, na Rombon.

Ker je tura za en dan predolga, smo se odločili, da se povzpnejo na Kanin kar z gondolo, saj nam je potem kljub temu ostalo še za cel dan hoje.

Vremenska napoved je bila ravno za ta dan precej neobetavna, zato smo se pogosteje ozirali proti nebu, kot običajno pa nam niti prve kapljice na prednjem steklu avtobusa pri Celju niso vzele poguma. Zato smo bili nagrajeni že pri Jesenicah, ko se je nebo nad Italijo že precej bolj čistilo in svetlilo, še bolj pa, ko smo izstopili iz kabinske žičnice, saj nas je na Kaninu pozdravilo sonce. Zato se nismo mogli upreti ideji, da se za začetek povzpnejo

do Prestreljenikovega okna, potem pa smo se podali proti Rombonu, saj nam za vrh Prestreljenika ni ravno ostajalo časa. Kolikor bolj smo se oddaljevali od Kanina, toliko bolj se je njegov vrh zavijal v oblake, a Rombon pred nami se je še vedno kopal v soncu. Tako vreme nas je pričakalo tudi na vrhu. Takrat so se za nekaj trenutkov dvignile megle celo iznad Triglava, Jalovca in Mangarta, tako da smo bili za trud poplačani s čudovitim razgledom. A glavni del poti nas je čakal še do doline, ki pa se je kar vlekla. Sestopu na Kluže smo se odpovedali, a smo šele na poti odkrili, da je ta pot na novo markirana. Tako bo ta zanimiva pot pač počakala na drugo priložnost.

Med sestopom smo občudovali gradbene podvige vojakov iz prve svetovne vojne, saj so takrat brez sodobne tehnike vklesali cele sisteme rogov in bunkerjev v živo skalo. Še posebej lep pogled na preluknjano pobočje Rombona se nam je

odprl s Čuklje, kamor smo mimogrede zavili med sestopom v Kaninsko vas.

Pot do Bovca se je v zadnjem delu precej vlekla, a je že samo to, da je kdo omenil pivo, ki nas čaka v Kaninski vasi, odgnalo misel na to.

Ko smo se vsi zbrali v dolini, smo po narnem dnevu in pivu začutili potrebo po zajetnejšem obroku, zato smo se ustavili v pizzeriji na Žagi, kjer nas je presenetila izvrstna večerja.

Nazaj grede smo se namenili preizkusiti še nov odsek avtoceste Nova Gorica – Razdrto. Tako smo naš enodnevni izlet končali sicer v precej poznih urah, a vseeno zelo zadovoljni, kljub nekim čudnim bolečinam v nogah v naslednjih dneh. A v poduk za naprej: malo bolj bo treba skrbeti za kondicijo, saj nas EMŠO neusmiljeno priganja k temu.

Drugo leto se pa dobimo v Karavankah.

Simon Urh



KIRGIZIJA – Pik Lenin 2009

Po skoraj štiriletnem premoru in rehabilitaciji po poškodbi, ki sem jo staknil pri plezanju v ledenemu slapu, sem se letos zopet odločil da se preizkusim v visokih gorah. Nekaj časa sem premišljeval, kam naj se odpravim. Himalaja - za kaj resnega predraga. Andi - že bil. O centralni Aziji pa sem že nekaj slišal od alpinistov, kako lepe stene so tam. Sam pa nisem bil prepričan, da sem po grdem padcu in zlomu noge, psihološko že pripravljen za plezanje v stenah in ledu. Prijatelj Aleš, tudi sam velik gorniški navdušenec, ki je opravil vrsto zanimivih in težkih vzponov pri nas in v tujini, ter udeleženec odprav v Ande, mi je enkrat ob pivu na Komni povedal, da si želi na Pik Lenin. Tako je padla odločitev. O 7134 m visokem Pik Leninu sem že slišal, da tehnično spada med lažje sedem tisočake, zaradi skoraj štiri kilometre dolgega grebena, ter obilo snega pa je objektivno zelo nevaren. To dokazuje tudi majhna uspešnost odprav, ki ne presega 25%. Prav tako se je tu zgodila nesreča z največ smrtnimi žrtvami, ko je plaz v celoti odnesel tabor 2 in je bilo devetinštirideset alpinistov mrtvih. Tudi midva sva pri prečkanju ledenika naletela na kup

ostankov kosti in opreme, katere je ledenik po toliko letih »izpljunil«

Kirgizija, uradno Republika Kirgistan, je država v centralni Aziji. Na severu jo obkroža Kazahstan, na zahodu Uzbekistan, na jugu Tadžikistan ter na vzhodu Kitajska. Kirgizija je postala neodvisna država z razpadom Sovjetske zveze l. 1991. Država je med vsemi na svetu najbolj oddaljena od svetovnih morij in oceanov. Kar 94% ozemlja zavzemajo gorata območja s povprečno nadmorsko višino 2750 m. 40% goratih območij je višjih od 3000 m, tri četrtine od teh pokrivajo snežišča in ledeniki. Najobsežnejše pogorje je Nebeško pogorje, ki se med Mongolijo in Uzbekistanom razteza 2600 km daleč. Na jugozahodu države sta Turkestansko pogorje in Pamir. Najvišja gora je Vrh Zmage 7439 m, najnižja točka je 132 m nad morjem. Najobsežnejše nižavje je rodovitna Ferganska dolina. Podnebne razmere se izrazito spreminjajo z nadmorsko višino. V nižjih legah so značilna vroča poletja in mrzle zime. Jezero Isik Kul je z globino 702 m med najglobljimi na svetu. Leži na višini 1660 m in obsega površino za dve tretjini Slovenije. Zaradi toplih izvirov je kljub relativni višini primerno za kopanje, in ga bogatejši sloj uporablja kot nadomestek za morje. Tudi nama se je kasneje uspelo prepričati v to.

V Kirgiziji živi nekaj preko pet milijonov ljudi, od tega dve tretjini Kirgizov, osmina Uzbekov, osmina Rusov, ostalo pa predstavljajo manjšinski narodi. Precej Kirgizov še vedno živi nomadsko življenje. V ta namen postavijo jurte - s kožo krito leseno ogrodje, ki jih postavljajo na planinskih



pašnikih kamor poleti odženejo živino. Tri četrtine prebivalstva je muslimanov, slaba četrtina pa pravoslavcev. V mestih živi 34% prebivalstva, od tega je Kirgizov le četrtina.

Tako sva 3. julija iz Zagreba poletela do Moskve, tam zamenjala letalo in poletela naprej do Biškeka, glavnega mesta Kirgizije. Od tu naju je lokalna letalska družba odpeljala do drugega največjega mesta Oš, ki leži v Ferganski dolini na jugozahodnem delu države. Po dnevu počitka, katerega sva izkoristila za zadnje nakupe hrane, smo se z terenskim vozilom in šoferjem, ki je bil Uzbekistanec, odpeljali na enajst ur trajajočo vožnjo do baznega tabora. Sama vožnja je potekala prek dveh





gorskih verig in prek prelazov in zatem še prek stepe brez poti do baznega tabora. Le ta se nahaja na mestu, ki mu pravijo Lukavaja paljana (Čebulna poljana), ker je mnogo divje čebule. Šotore so pred nama postavili že Rusi, ki so poskrbeli tudi za jedilnico, kjer je kuhal Anis. Pokazal je zavidljivo znanje in jedi, ki jih je pripravljal so bile zelo okusne. Po namestitvi v enega od šotorov, sva se odpravila na spoznavni večer v jurto, ki je služila kot jedilnica. V samem taboru sta bili poleg naju samo še dve odpravi, ker se je sezona komaj začela. Trije Španci in sedem Poljakov. Prav s Španci sva se zelo hitro ujela, saj so bili simpatični. Ti so nama tudi povedali, da so razmere na gori slabe, saj vsak dan

sneži. V to sva se kasneje tudi sama prepričala. Ker bi samo opisovanje po dnevih, ki sva jih preživela na gori zavzelo preveč prostora, za nepoznavalce pa bi bilo tudi preveč suhoparno, bom napisal povzetek.

V osemnajstih dneh, ki sva jih preživela nad 4500 m, je bilo samo pet brez snežnih padavin. V plazovih sva izgubila en šotor in nekaj opreme, drugega nama je uničil vihar z orkanskim vetrom. Osemnajst dni se nisva sezula, umila in preoblekla. Šestnajst noči sva spala v snegu v mini šotorčku, kjer ni prostora skoraj nič, če se obrneš, se mora obrniti tudi soplezalec. Vsako jutro sva gazila tudi do meter novega snega, kopala luknje v sneg, da sva se zaščitila pred orkanskim vetrom, poslušala v noč, kjer so se podirali seraki, odkopavala šotor, da naju ne bi zadušil novo zapadli sneg. Vsak dan je bilo gaženja, plezanja preko lednih razpok najmanj sedem, če je pa vreme dopuščalo pa tudi deset, enajst ur. Ampak temu se lahko reče pravi, prvobitni alpinizem. Lepo je bilo. Moja žena, ki sedi poleg mene in bere ta tekst, pravi, da sem nor. Mogoče, ampak občutki, ki jih doživljaš v takih razmerah (strah, adrenalin, razočaranje, zmaga, hrepenenje), so tako močni, da ne rabiš nobenega stimulansa. To je droga, način življenja.

Po osemnajstih dneh sva odnehala. Razočaranje - niti ne, dala sva vse od sebe, nisva se »usrala«, ampak saj ste že slišali tisto, »proti vetru se ne da ...!« Tudi podatek, ki sem ga dobil pred nekaj dnevi po e-pošti, od vodje baznega tabora agencije Pamir expeditions, ki mi je spo-

ročil, da letos ni bilo uspešne odprave na Pik Lenin, nekaj pove. Še mimogrede, če bo kakšnega od bralcev zamikalo, da bi šel tja dol, omenjeno agencijo toplo priporočava.

Pospravila sva tisto, kar nama je še ostalo, in »hajd« nazaj v civilizacijo. V štirih dneh, ki so nama še ostali do povratka domov, sva se odpravila na potep in celit »rane«. Ogledala sva si glavno mesto Biškek, obiskala sveto goro Sulejman Hill, kateri pravijo druga Meka, na kateri se ob ramadanu, muslimanskem prazniku zbere tudi do pol milijona vernikov. Dva dni pa sva si vzela tudi za kopanje in ležanje na soncu v že prej omenjenem jezeru Isik-Kul. Nato pa povratek, v obrnjenem vrstnem dnevju. Po šestindvajsetih dnevih zime je bilo prav lepo prileteti v naše poletje.

Lepo se zahvaljujema vsem sponzorjem, predvsem Sindikatu strojevodij Slovenije, PD Železničar, in vsem sodelavcem ter prijateljem, kateri so z nakupom sponzorske majice in našitka pripomogli k uresničenju odprave. Še enkrat lepa hvala. Se slišimo v naslednji »vojni«.

Zdravko Zajc in Aleš Štefe



Nogometni turnir Sindikata strojevodij Slovenije



Nova športna dvorana v Podčetrtku

V Podčetrtku je 11. 12. 2009 v novo odprti športni dvorani potekal nogometni turnir Območnih odborov SSSLO. Sodelovalo je osem ekip, ki so prikazale res zanimive igre, polne borbe in zanosa. No, tekmovanje je pač tako, da vsi ne morejo biti prvi in hvala bogu (!) tudi zadnji ne. Konec koncev smo igrali kot ena ekipa, saj smo vsi člani iste organizacije – Sindikata strojevodij Slovenije. Ko je zmagal eden, smo zmagali vsi! Za konec se moram v imenu vseh sodelujočih zahvaliti OO Celje in pa seveda županu Podčetrška Petru Misji

Zmagovalna ekipa turnirja – OO Maribor



za odlično organizacijo. Ni pa odveč poudariti še, da je bil naš turnir prva uradna prireditev v novo zgrajenem športnem objektu.

Poglejte si še rezultate turnirja:

1. OO Maribor,
2. OO Novo Mesto,
3. OO Zidani Most,
4. OO Divača,
5. OO Ljubljana,
6. OO Celje,
7. OO Nova Gorica in
8. OO Jesenice.

Robert Zakrajšek

OO Ljubljana



OO Maribor



OO Divača



OO Novo Mesto



OO Zidani Most



OO Celje



OO Nova Gorica



OO Jesenice



**Pogonski motor za DMG 813-100 med preizkušnji
v tovarni S.P.I. Motori iz Torina v Italiji.**



Časopis BUDNIK

Izdajatelj:

Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora:

Zdenko Lorber

Fotografije:

Robert Zakrajšek,
Niko Dolžan,
arhiv SSSLO,
arhiv podjetja Adria Airways,
Zdravko Zajc,
arhiv OO Zidani Most,
arhiv podjetja Terme Olimia

Tisk:

Janez Dermastja

Časopis izhaja tromesečno
v nakladi 1.450 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

