

Budnik

ISSN 1408-7405

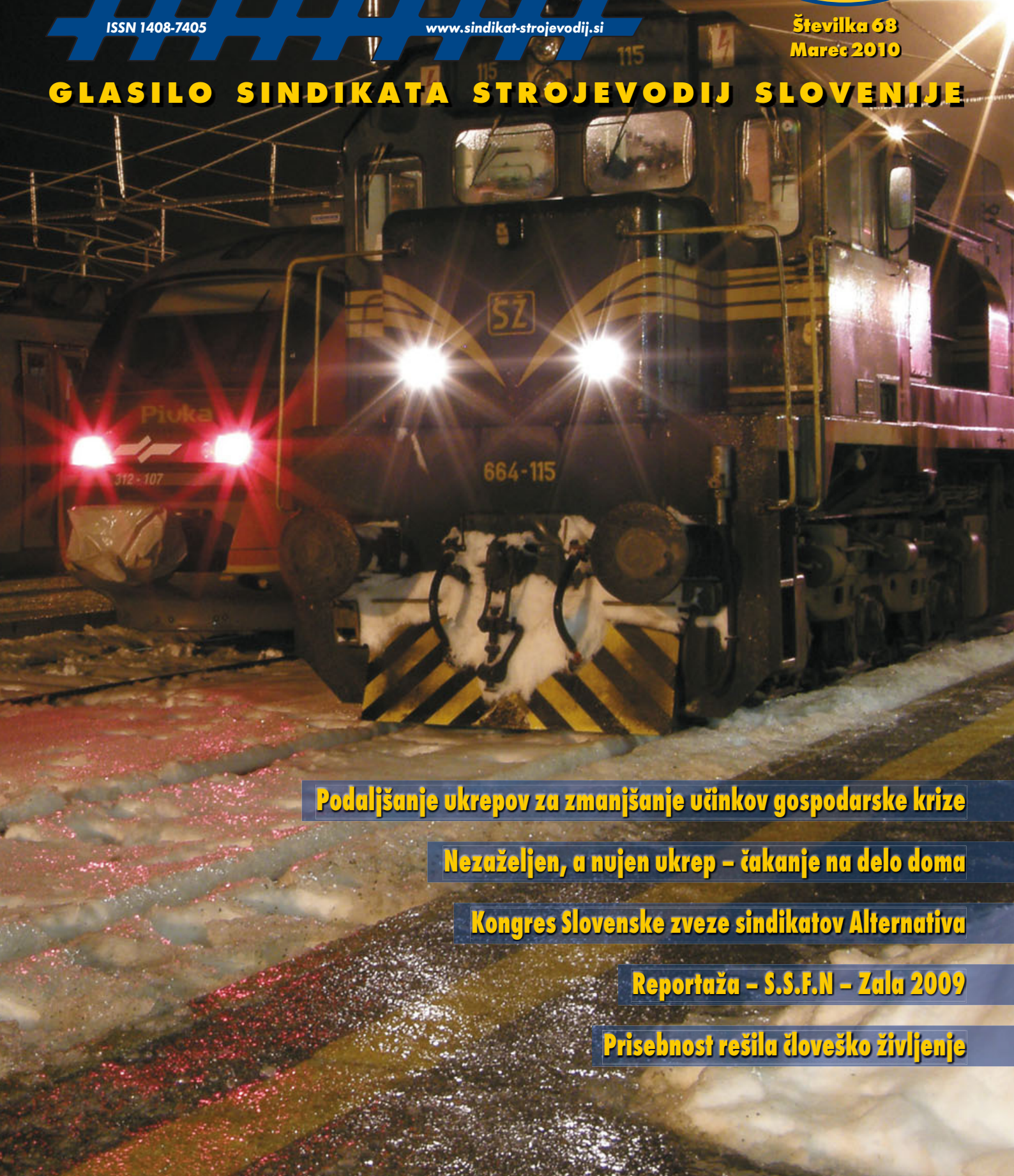
www.sindikatsirojevodij.si



Številka 68

Marec 2010

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Podaljšanje ukrepov za zmanjšanje učinkov gospodarske krize

Nezaželen, a nujen ukrep – čakanje na delo doma

Kongres Slovenske zveze sindikatov Alternativa

Reportaža – S.S.F.N – Zala 2009

Prisebnost rešila človeško življenje

17.12.2009

Protestni shod Evropske zveze transportnih delavcev, Bruselj



UVODNIK

SUSKA JAGA!

Nenavaden naslov, verjamem. Pa vam bo takoj bolj jasno, ko vam razložim, za kaj gre. Torej. Vrnimo se v čase naše mladosti. Naša in pa malo starejše generacije se bomo spomnili, da so bili takrat zelo popularni risani stripi o junakih Divjega zahoda. Junakov je bilo malo morje, od Texa Vilerja, Zagorja, Bleka stene, pa do ene prav posrečene družčine, ki so jo sestavljali Mark, ob njemu pa sta bila zvesta prijatelja Blaf s psom Flokom in pa Indijanec Žalostna sova. No, tako je nekega dne nanoslo, da je Žalostna sova cel božji dan motovilil in rogovilil po gozdu in od njega ni bilo neke pametne koristi. Ko je tako blodil po gozdu, se je nenadoma sklonil, izpulil neki grm in zmagoslavno zakričal – SUSKA JAGA! Našel je namreč starodavno rastlino, ki so jo njegovi prapradedniki uporabljali za napovedovanje prihodnosti. Nato je vso zadevo še skuhal in predno so prisotni uspeli karkoli narediti tudi spil, padel vznak, čez nekaj trenutkov v transu vstal in začel govoriti vizije. Le-te se kasneje sicer niso uresničile, ampak svojih pet minut slave je pa le doživel. Pa preskočimo ocean in pristanimo v naših krajih. Tudi tu se je pojavil zelo zanimiv fenomen, ki bo na noge dvignil vso botanično srenjo v Sloveniji in drugje po Evropi. Namreč, v naših logih so odkrili Susko jago. Da, prav ste slišali. Raste vsepovsod. In je preprosta za uživanje. Pakirana v filter vrečkah. Kar pogledajte, koliko je pri nas »nostradamusov«, ki se spoznajo na preteklost, sedanjost, predvsem pa veliko vedo povedati o prihodnosti, kjer bodo oni »rešitelji« našega podjetja, zlobni Sindikat strojevodij pa premagan in izgnan na pusti planet XYZ 541-001. Suske jage je kot plevela. Ne rabite iti daleč, pa jo lahko v roke vzamete v obliki tiska, posredujejo vam jo lahko tudi preko radijskih valov in malih ekranov. Če prižgete TV v naslednje pol ure, vam bodo morda celo zaupali ime (ha, ha, ha, sanjajte) verodostojnega vira, ki jim je zaupal te, za državno varnost in obstoj celotne galaksije zelo pomembne podatke in vizije. Govorim seveda o

podatkih, ki jih mediji na veliko obešajo na »videlo«, govorijo pa predvsem (spet!) o tem, kako se strojevodjem na Slovenskih železnicah gode kot bogovom, ostali pa plačujejo ceno slabe politike vodenja podjetja, ki so jo strojevodje vodili vsa ta leta (ja, tale Suska jaga je pa res močna reč, je potrebno biti jako previden z njo). Kakorkoli že, v nekem mediju sem zasledil zastrašujoč podatek o tem, kako so Slovenske železnice leta 2007 zaposlile 55, v letu 2008 pa kar 132 strojevodij. Ja madona, kaj so pa mislili! Kdo bo pa vse to plačeval, sedaj, ko je promet upadel? Verjetno nima smisla povedati, ampak obstaja tudi druga plat te zgodbe, ki pa so jo verodostojni viri seveda pozabili zaupati varuhom nedolžnega prebivalstva pred nevarno strojevodsko grožnjo. POSLUH!!!! V letu 1990 se je izšolala zadnja generacija strojevodij po starem, enoletnem programu. Fantje, ki so prišli iz usmerjenega programa, ki je bil takrat novost, so ob prvem večjem upadu tovora (tako po osamosvojitveni vojni) večinoma dobili »knjižice« (v tistem času se v trdnjavi na Kolodvorski ni nikomur nič zgodilo!) in le nekaj se jih je kasneje vrnilo. Nato v glavnem med leti 1993 in 2007 (!) ni bilo v Sekcijah za vleko nikakršnega zaposlovanja, ljudje pa so se pridno upokojevali, tako, da smo na koncu prišli do tega, da so se začele upokojevati celotne generacije. Osip je bil vedno večji, priliva pa nobenega. In skrajni čas je bil, da se nekaj premakne, drugače bi s kolegi preprosto »pregoreli«, saj je počasi zmanjkovalo rezerve za pokrivanje dopustov, da o tem, da nas je bog obvaroval kakšne večje epidemije gripe sploh ne govorim. Seveda ti sti, ki ne poznajo sistema, temu ugovarjajo. Jasno, najlažje je lansirati neke zgodbe, jih nato stokrat ponoviti in počasi postanejo resnica. Ljudje tako ali tako vse nekritično verjamejo. Veste, pravijo, da je značilna lastnost našega podalpskega plemena »foušija«, meni pa se zdi, da je ta lastnost »vodljivost«, kajti, ne glede na to, kakšne neumnosti mediji objavijo, ljudje vse »ku-

pijo« kot suho zlato in ne pomislijo z lastno glavo ter rečejo – morda pa temu le ni tako! Seveda »zanesljivi neimenovani« viri to hudičevo dobro vedo, zato zgodba uspeva kot plevel na gnoju. Ne razumem pa, zakaj se ti ljudje skrivajo za oznako »neimenovan«, če imajo prav. Kdor stoji za svojimi besedami in trditvami se lahko brez bojazni podpiše in vsem pogleda v oči. V našem glasilu npr., so vsi prispevki podpisani s pravim imenom in priimkom, pa čeprav so včasih zelo kritični in podpisani bodo, dokler bom jaz urednik. Kritični prispevki včasih spodbudijo produktivno debato, ki pripelje do rešitve problema v zadovoljstvo vseh strani. Če pa so zgodbe sproducible z namenom diskreditacije in podobnih nizkih političnih zadev, potem razumem, zakaj se nekateri »oportunisti«, ko širijo »preverjene informacije« raje skrivajo za oznako »neimenovan«, ko pa vsa stvar doseže vrelišče, jasno ne vedo ničesar, se ne spomnijo, niso bili prisotni, bilo jim je podtaknjeno ...

Moram pa biti pošten in objektivni in povedati, da se stvari na področju medijev počasi le spreminjajo. Da, moram dati pohvalo novinarjem nekaterih medijev za korektnost, da so se odločili prikazati tudi nas, zaposlene, ki smo običajno v očeh javnosti dežurni krivci za vse. Da bralci spoznajo, da resnično vlagamo vso energijo v to, da so stranke zadovoljne. Za sluga gre tu nekaterim službam v sistemu SŽ in njihovim zaposlenim, ki se resnično trudijo za to, da bi bilo naše podjetje prikazano kot zanesljiv partner v poslovnem svetu, kar dejansko tudi smo, kljub težavam, za katere pa nismo vedno sami krivi.

Povejmo še kakšno o zaposlovanju v drugih službah na Slovenskih železnicah. Medtem, ko pri nas skoraj petnajst let ni bilo novincev (po petnajstih letih strojevodskega staža sem bil še vedno »ta mlad« v sekciji, ne moreš verjet!), so se v nekaterih službah držali svetopisemskega reka – Pojdite in množite se! In držali so se ga dobesedno, saj je skozi leta nastalo nepregledno ljudstvo, za katerega pa je počasi





Vечно neimenovan vir informacij na Slovenskih železnica

začelo zmanjkovati prostora za koritom. In smo pristali v situaciji, ki jo imamo sedaj. Potrebno je bilo nekaj storiti. Ukrep je bil pričakovani in nepriljubljen. Pošiljanje delavcev na čakanje na delo doma. Pa tudi v tem težkem času za vse, ki jih je ta ukrep doletel, nekateri ne morejo brez »grizenja« in kazanja s prstom na tiste, za katere so sveto prepričani, da so krivi za vse. Veste, na koga kažejo? Če ne uganete v prvem poizkusu, potem je nekaj narobe z vami! Nekaterim bo moralo preiti v zavest, da so Slovenske železnice storitveno podjetje, ki se ukvarja s prevozom ljudi in blaga. In za

to potrebuješ vagone in lokomotive. In za lokomotive potrebuješ ljudi, ki upravljajo z njimi. Tem ljudem pravimo strojevodje. Brez njih ne gre. Eko! To je vsa logika. Glede tega, da nas je preveč, promet pa je upadel, pa za konec še tole. Naša služba dela v turnusih, ki morajo ljudem zagotoviti tudi počitek, tako, da nikoli nismo vsi naenkrat v službi, ampak nas je v najboljšem primeru četrtnina. Tako, da se ne spotikamo drug ob drugega, kot ponekod, kjer so danes najbolj glasni. Vsi poudarjajo svoje zasluge, svojo strokovnost in kaj vem, kaj vse še ne. Če so res takšni strokovnjaki, za-

kaj pa smo danes v takšni situaciji? Človek se pač vpraša, j... ga! Kar se poudarjanja zaslug tiče, bom citiral svojega znanca, ki je bil zaposlen v generalštabu Slovenske vojske in je ob odhodu v pokoj dejal – Veš, medalja in kugla ne zadaneta zmeraj tapravga! Kruto, toda resnično.

No, pa pogledajmo še eno stvar, ki je bila aktualna za naše podjetje v preteklem obdobju. Spomnili se boste, da je minister za promet napovedal, da se predvideva sredstva za posodobitev železniške infrastrukture. Pomislil sem – hej, vendarle premik v razmišljanju, resnično pohvale vredno, korak bliže ekološki stvarnosti, čisto okolje za nas in naše zanamce ..., ko me je iz sanjarjenja nenadoma prebudilo glasno vpitje jate cestarskih krokarjev, ki so zagledali in zavohali lahek plen, ter začeli »nabijati« o tem, v kako slabem stanju so naše ceste in kako jih bo potrebno nujno obnoviti, denar pa bomo vzeli – jasno! – iz sredstev za obnovo železnice. Hasta la vista! Poslovi se od novih prog! »Guraj« počasne vožnje 30 km/h čez počene tirnice, javnost pa prepričaj, da je železnica prepočasna za normalno potovanje. Kot bi Hitchkook posnel remake svojega filma Ptiči, samo tokrat z naslovom Cestarji!

Za konec pa še pismo Božičku. Dragi Božiček, to leto mi prinesi vžigalnik in škatlico cigaret, ki jih bom pokadil, pepel pa shranil, da se bom lahko posul z njim. Namreč, na televiziji sem videl, da so v nekaterih poklicih za božič in silvestrovo delali in se tako brezpogojno žrtvovali za druge, tudi za ceno, da so bile njihove družine za praznike same. Božiček, sram me je na glas priznati, da smo ta čas jaz in moji kolegi strojevodje, pa še kar nekaj ljudi iz drugih služb na železnici je bilo poleg, brezskrbno uživali na Havajih, plesali hula – hula in limbo, pili koktajle in se pustili razvajati havajskim lepoticam. Obljubim, da bomo bili letos tudi mi pridni in bomo za božič ter silvestrovo vozili vlake, pregledovali vozne karte, postavljali signale in vozne poti ... Adijo pamet! SUSKA JAGA!

Robert Zakrajšek
Glavni urednik



BESEDA PREDSEDNIKA

Ko je dovolj, je dovolj!



Življenje v današnjem času nam res ni z rožicami poslano. Redna zaposlitev postaja vse bolj privilegij posameznikov. Lastniki in direktorji gledajo na vse to zviška in verjamejo, da jim kapital daje pravico, da se igrajo z zaposlenimi kot bi premetavali številke. Samo zaposleni na nižjih nivojih bi morali razumeti, da je kriza in slepo slediti ukrepom vodstva. Marsikaj razumemo, toda - ko je dovolj, je dovolj!

Tudi mi se pogosto obnašamo, kot da nam ni povsem jasno, katera dobrina v življenju nam več pomeni - ali ohranitev službe ali redna plača. V primeru ko je služba dejstvo, imamo občutek, da smo za svoje delo vedno premalo plačani, da si zaslužimo več v primerjavi z drugimi poklici, in nasploh, da se nam godi krivica, da našega dela nihče ne razume. Ob izgubi zaposlitve je vse naštetu le še spomin in pričnejo se povsem novi, mislim da veliko težji problemi.

Kljub vsemu pa ne moremo pristajati na stališče določenih interesnih ali poklicnih sredin, ki rade s prsti kažejo samo na druge. Strinjamo se, da je potrebno racionalizirati in optimalizirati delovne procese, vendar, ko se tega lotimo, moramo imeti enaka merila za vse, ne pa samo za določene ciljne skupine, ki v seštevku dodane vrednosti prinašajo največ. Verjamemo, da se da izmeriti produktivnost vsakega delovnega mesta. Toda, če se tega lotimo, lahko nastane velik problem. Rezultati bi lahko pokazali, da mnogi, ki so blizu oči (in večinoma tudi blizu srca), sploh nimajo prave produktivne zaposlitve. Lahko bi se zgodilo še kaj hujšega. Marsikateri vodstveni ali tako imenovani strokovni kader bi lahko prišel do ugotovitve, da je sam največji problem v sistemu, in da zase ne more ugotoviti s čim družbi ustvarja dodano vrednost.

Oh, pa saj ni strahu, brez skrbi. Tudi prej omenjeni občasno želijo pomesti pred svojim pragom. Ko pa pridejo do spoznanja, da prihodki ne pokrivajo odhodkov, da kreditov ni več mogoče najeti, jim postane kmalu jasno, da je strošek dela (pri njih!) previsok in zagnanost za postavitev stvari na svoje mesto v lastnih vrstah hitro mine. Potem seveda raje začnejo pometati pred drugimi pragovi. To je najlažje. In po kakšni logiki razmišljajo? Zmanjšati je potrebno število zaposlenih! In kje se tega lotijo? Logično! Na najnižjih proizvodnih nivojih seveda, nikoli pri sebi.

Marsikaj razumemo, toda - ko je dovolj, je dovolj!

Večkrat se vprašam, kdo nas je pripeljal do takšnega stanja. Da to ugotoviš, ni

potrebno biti Einstein. Odgovor je na dlani. Politične odločitve, tisti, ki vodijo podjetje, strokovni kader in pa seveda kriza. In kdo je odgovoren za krizo? Zanimivo, mislim, da ravno tisti, ki nam danes kažejo pot iz nje. Jim lahko zopet zaupamo? Si to zaslužijo? Vprašanje za milijon evrov.

Ne glede na dejstva, nam je vsekakor cilj, da te razmere prebrodimo na socialno vzdržan način. Pokazali smo, da smo pripravljeni sodelovati. Zmanjšali smo si plače, soglašali smo z napotitvijo večjega števila zaposlenih na čakanje na domu, seveda pod znanim dejstvom ohranitve zaposlitve. Podpiramo način pospešenega upokojevanja, saj se zavedamo, da s tem ohranjamo drugemu delovno mesto - v največ primerih mladim. V nadaljevanju smo pripravljeni podpreti program predčasnega upokojevanja, na nek normalen in pa seveda sporazumen način.

Na koncu lahko ugotovimo, da smo in še bomo na marsikaj pristali, vendar ima vse svoje meje. Problemi se žal vlečejo naprej. Občuti se, da še vedno obstajajo različna merila in pravila na različnih nivojih vodenja. Tega ne bomo dopuščali, zato vas opozarjamo, ne igrajte se z zaposlenimi!

Marsikaj razumemo, toda - ko je dovolj, je dovolj!

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO



04.03.2010

Kongres Slovenske zveze sindikatov Alternativa

V začetku meseca marca je v Mednem pri Ljubljani potekal kongres sindikalne centrale Slovenske zveze sindikatov Alternativa, na katerem 76 prisotnih delegiranih predstavnikov sindikatov, članov centrale SZS Alternativa, na javnem glasovanju volilo predsednika in sekretarja Zveze za mandatno obdobje 2010–2015. Volilna kandidata sta bila iz vrst Sindikata strojevodij Slovenije in sicer Zdenko Lorber, kot kandidat za predsednika

in Leon Didič, kot kandidat za sekretarja Zveze Alternativa. Dejstvo, da sta bila kandidata iz naših vrst, pove ogromno o kvalitetnem delu našega sindikata, kar potrjuje tudi zaupanje, izkazano s strani predstavnikov ostalih sindikatov, povezanih v Zvezo Alternativa, ki so oba naša kandidata potrdili brez glasu proti, oz. brez vzdržanega glasu. Novoizvoljeni predsednik Zdenko Lorber je predstavil svojo vizijo vodenja in delovanja Zveze Alternativa

za mandatno obdobje, v katerem je prevzel vodilno vlogo. Če na splošno povzamem glavne točke programa, se le-ta nanaša na sledeče usmeritve. SZS Alternativa bo aktivno sodelovala pri pripravi zakonskih in podzakonskih predpisov, podpirala bo mednarodno povezovanje sindikatov članic, ki so vključeni v Mednarodno transportno sindikalno federacijo ITF, sodelovali bomo pri domačih in mednarodnih projektih, kjer smo že sedaj nosilec

projekta »S partnerskim sodelovanjem do boljšega socialnega dialoga«, krepili pa bomo tudi prepoznavnost SZS Alternativa. Pri aktualnih vsebinah delovanja socialnega dialoga pa bo poudarek na Socialnem sporazumu, na področjih delovnopravne zakonodaje, socialne varnosti, področju varstva in zdravja pri delu, pokojninskemu sistemu, plačni politiki, razvoju soupravljanja ter na razvoju prometne infrastrukture in prometnega sektorja.



Predaja poslov med starim in novim predsednikom SZS Alternativa

Seveda ne smem pozabiti na dosedanjega predsednika Zveze Alternativa, Silva Berdajsa, ki je na kongresu podal poročilo za obdobje 2005–2010, čestital novoizvoljenemu predsedniku in mu zaželel veliko uspeha pri krmarjenju med zahrbtnimi čermi pogajanj, izzivov in nalog, ki jih je in jih še bo sprejel. Ne dvomim, da bo SZS Alternativa pod novim vodstvom uspešno nadaljevala začeto delo prejšnje garniture, saj je prejela zelo pozitivno dediščino. Še enkrat pa lahko rečem, da je to velika zaupnica Sindikatu strojevodij Slovenije s strani ostalih sindikatov, članov SZS Alternativa.

Robert Zakrajšek

Nov dogovor in z njim žal nujno potreben ukrep – čakanje na delo doma

S 01.01.2010 so prenehali veljati ukrepi za zniževanje učinkov gospodarske krize, ki jih je podjetje uvedlo sredi lanskega leta. Ukrepi kot taki so žal razočarali, pa ne zato, ker med zaposlenimi ni bilo volje za izvajanje le – teh, ampak ravno zato, ker je bila volja samo med zaposlenimi, na drugih nivojih pa zavest, da smo, oprostite, »v riti«, še ni dozorela. Tako smo bili z novim letom znova postavljeni pred dejstvo, da je potrebno nekaj ukreniti, če ne, ne bomo več v prej omenjenem organu, ampak bomo gladko zleteli ven iz r..., kot veste kaj. Strokovno bi temu rekli stečaj podjetja. Za razliko od prejšnjega ukrepa, smo z novim Dogovorom prešli nazaj na 40 urni delovnik, plača je ostala enaka, kot v drugi polovici prejšnjega leta (podatek, da smo šli s plačo navzdol za dodatne 4,5 %, torej skupaj 9 % ne drži in je navadno zavajanje), torej so plače znižane od 4 do 10 % (odvisno, kako je posameznik plačan – po kolektivni ali individualni pogodbi), eskalacija se uveljavi v višini 50 %, znižan pa ostane tudi regres. Verjamem, da zaradi ponovnega Dogovora nezadovoljstvo med zaposlenimi ni majhno. Verjemite, tudi meni to ni všeč. Konec koncev, komu pa je? Vendar pa, kolegi, realnost je pač takšna, da imamo samo dve možnosti. Ali poskušamo rešiti, kar se rešiti da, ali pa vztrajamo na svojem, kar je sicer naša povsem legitimna pravica, vendar bomo v tem primeru potniki na Titanicu. Kaj pa se je zgodilo z njim, vemo vsi. Moramo pa biti pozorni, da ne bodo »generali« spet reševali situacije samo prek hrbtov tistih na fronti. Potem si bomo morali enkrat naliti čistega vina in se vprašati o pogojih zakona z nevesto, ki o doti noče niti slišati.

Je pa z novim Dogovorom žal prišlo do ukrepa, ki je na noge dvignil zaposle-

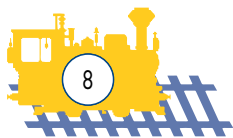
ne in v slabo voljo spravil marsikateriga, ki je bil neposredno udeležen – ukrep čakanja na delo doma. Povsem razumljivo, saj nikomur ni vseeno. Na čakanje na delo doma je bilo napotenih 1075 zaposlenih na Slovenskih železnica. Da se razumemo – ti ljudje niso sami krivi, da so v takšni poziciji. Oni so pač hodili v službo, ker je sistematizacija delovnih mest predvidevala njihovo delovno mesto. Je pa sistematizacija delovnih mest lahko hudo dvorezen meč. Določena delovna mesta, predvidena v njej, že dolgo ne sodijo več v moderen sistem, kakršen bi v našem podjetju radi postali. Ampak, kot sem že poudaril in ponavljam še enkrat – da ne bom dobil kakšnih očitkov – ti ljudje niso sami krivi za to, saj niso oni delali sistematizacije. Poglejte, ta proces se je v našem podjetju odvijal že leta. Sistemi so se spreminjali, režimi dela so postali modernejši, uvajala se je računalniška tehnologija, in če menite, da je to kar se dogaja danes, nekaj novega, se motite. Dal bom primer, za katerim lahko 100% stojim. Moja starša sta delala v službi TTU (Transportno telegrafski urad), ki je imela sedež s spodnjih prostorih Centralne postajalnice (CP) v Ljubljani. Z uvajanjem novih tehnologij prenosa podatkov so stari načini s teleprinterji postajali staromodni in počasni. In služba kot taka je počasi ugasnila. In to že kar nekaj časa nazaj. Vidite, to isto se dogaja s temi ukrepi, samo v večjem obsegu. Sedaj mi bo kdo očital, da je lahko govoriti meni, ki sem strojevodja in s tem menda zaščiten kot kočevski medved. Glejte, tudi jaz nisem imel nič pri sistematizaciji delovnih mest. Ne jaz in ne moji kolegi, ki smo danes v očeh javnosti in naših sodelavcev iz drugih služb spet vsem v zobeh, s tem nismo imeli nič. Mi smo svojo ceno plačali že davnega leta

1993, ampak danes imajo nekateri za te dogodke kratek spomin in se jih preprosto ne spomnijo. Preberite še enkrat uvodnik in si osvežite spomin, prosim.

Se pa novi ukrepi razlikujejo od prejšnjih v eni zelo pomembni razliki. In ta je elementarni problem, bistvo vsega, mati vseh problemov. Zakaj je vsa zadeva tako udarno medijsko pokrita, prejšnja »runda« čakanja pa je šla mimo, kot da se ni nič zgodilo. Preprosto zato, ker je v prejšnjih ukrepih na čakanje odšla »navadna raja«, ta nova bomba pa je udarila tja, kjer najbolj boli. V sam vrh trdnjave, tam pa je ogromno zaslužnih, prvoborcev, strokovnjakov, da ne naštevam naprej.... Pri prejšnjih ukrepih so bili na varnem lepo tiho, sedaj pa zagnali vik in krik, kako se jim godi krivica, kako lahko samo oni rešijo ta sistem in tako naprej. Ja, kaj so pa počeli vsa ta leta, da je sistem tam, kjer je? Se kdo vpraša to? Seveda ne, ker krivice, ki se jim dogajajo, menda segajo do neba.

Je pa res tudi to, da so bili v prejšnjem krogu ukrepi na nek način namerno zminimalizirani s strani nekaterih ljudi v organih, ki naj bi skrbeli za dobro poslovanje slovenskih železnic. Tudi to je med drugim vzrok, da s strani lastnika, torej Republike Slovenije, marsikaj ni bilo postorjeno, saj Vlada o tem ni vedela kaj dosti. Ti ljudje so sebi gradili nek politični kapital, ki so ga unovčevali s kritikami na račun predsednika Sveta delavcev, češ, da blokira normalno poslovanje podjetja. Resnica je taka, da če bi podjetje prehitro izplavallo iz rdečih števil, bi to nekaterim ljudem iz določenih organov nadzora SŽ pokvarilo dolgoročne načrte, ki so jih imeli. Podjetje bi pridobilo na vrednosti, ne bi se ga dalo poceni prodati, poceni kupiti.... V tem duhu lahko razumemo tudi veliko večjo angažiranost Predsednika vlade g. Boru-





Budnik



ta Pahorja, ki je dejansko s svojim štabom pristopil k reševanju problema SŽ in s tem morda prirezal marsikatero perutko, ki je že štrlela iz gnezda. In prav je tako!

Dotaknil se bom še ene, morda boleče teme, vendar menim, da je določene stvari enkrat za vselej potrebo razčistiti. Famosni spiski ljudi, ki so bili poslani na čakanje na delo doma. Po podjetju se glasno širijo govorice, da je spiske sestavljal sindikat. Ta, oni, tretji..... Glejte, ljudje, nočem nobenemu soliti pameti in ga učiti česarkoli, ampak – kaj vam je? Kako lahko lahko kupite te govorice, kot da so suho zlato. Ste morda opazili trend, ki se je dogajal že vrsto let. Za vse je bil kriv sindikat. Če je v stranišču zmanjkalo toaletnega papirja – to bi moral urediti sindikat! Ko ni bilo papirnatih brisač za roke – to bi moral namestiti sindikat! Polomljena vrata – to bi moral popraviti sindikat! Res niste opazili, da so nekateri rešitve problemov elegantno prelagali na sindikat s tem, ko so zaposlene pošiljali

k svojim predstavnikom, češ – pojdi na sindikat, boš prej uredil! Tako smo se žal navadili, da naj bi sindikat urejal popolnoma vse. Potem pa naj bi naredil še spiske čakajočih. Kdaj? Med nameščanjem nove ključavnice na vrata WC – ja? Morda se je slišalo kot šala, je pa žal več kot resnično. Sindikat je v tem primeru med kladivom in nakovalom. Nižji nivoji niso nič krivi, uprava ni nič kriva, v sredi je pa sindikat. In ta po domače, oprostite izrazu, vedno »najebe«!

Verjamem pa, da so se predpostavljali v nekaterih službah z ukrepom čakanja elegantno znebili nevarne konkurence na oddelkih, ki bi jih utegnili zamenjati. Pač po principu boja za obstanek. Vendar pa to ne pelje daleč. Sedaj, ko ni več tamponske cone, bo neznanje udarilo po fronti z vso silo in pokazalo se bo, kdo je res sposoben in kdo ne. Hrbtov za skrivanja ne bo več.

Sporno je bilo tudi vročanje oz. način vročanja odločb (generalno za celo pod-

jetje gledano). Predpostavljeni bi moral imeti toliko znanja iz komuniciranja in avtoritete (ne v smislu groženj), da bi svojemu zaposlenemu znal v direktnem pogovoru objasniti razloge za čakanje in nadaljni postopek. Žal se to marsikje ni zgodilo in ogorčenje zaposlenih, ki so prejeli odločbe, ne da bi bili prej vsaj obveščeni o tem, je bilo več kot upravičeno. Tudi iz tega naslova so nekateri razširili govorice, da je spiske delal sindikat, oni pa so jih samo izvajali.

Za konec pa še izjave članov neke civilne iniciative, v kateri naj bi bili združeni delavci, poslani na čakanje na delo doma. Izjavo, da je strojevodij mnogo preveč in da je v turnusih še 30% rezerve bi razumel, če bi jo dal nepoznavalec. Dal jo je strojevodja, ki pozna izmensko delo v turnusih in ve, da temu ni tako. Ni vredno komentarja.

Robert Zakrajšek

SAVA
HOTELS & RESORTS

TERME 3000
MORAVSKE TOPLICE

TERME 3000

nudijo našim članom 20 % popust na celodnevne in popoldanske kopalne karte ob predložitvi veljavne članske izkaznice.

Popust velja tudi za družinske člane.

*Dežela prijaznih ljudi –
priložnost, ki je ne smete zamuditi !!!*



Protestni shod članov ETF v Bruslju

17. 12. 2009 je v Bruslju potekal protestni shod Evropske zveze transportnih delavcev, ki se ga je udeležila tudi naša delegacija. Čeprav je bilo vreme vse prej kot prijazno, so se predstavniki vseh evropskih sindikatov zbrali v res velikem številu in predstavili svoje poglede in zahteve do pristojnih v Evropski komisiji, prometnih ministrstvih evropskih držav ter vodstev železniških podjetij. Vsebinsko dokumenta si lahko preberete v nadaljevanju prispevka.

Dokument ETF, namenjen EU Komisiji in prometnim ministrom ter vodstvom železniških podjetij

UČINKI EKONOMSKE KRIZE NA ZAPOSLENE V ŽELEZNIŠKEM SEKTORJU

ZAHTEVJE ŽELEZNIŠKIH DELAVCEV

(združenih v ETF – Evropska zveza transportnih delavcev)

Kot v vseh oblikah transporta in predvsem v tovarnem transportu je

železniški sektor močno prizadet zaradi ekonomske in finančne krize. Z ozirom na poročilo CER ugotavljamo, da se je tovarni transport v obdobju I-IX/09 v centralni in vzhodni Evropi zmanjšal za 34 odstotkov, v zahodni Evropi pa za 36 odstotkov. Železniški potniški transport je bil manj prizadet, vendar so ukrepi za zmanjšanje stroškov podjetij prizadeli tudi delavce v potniškem prometu. Podjetja so zniževanje stroškov dosegala z ukrepi predvsem z zniževanjem stroškov zaposlenih:

- Skrajševanjem delovnega časa
- Prisilnim dopustom
- Odpuščanjem
- Začasno prerazporeditvijo delovnih obveznosti v podjetju
- Zamrznitvijo plač in drugih delovnih pogojev
- Zmanjševanjem plač
- Ustavitvijo socialnih bonitet za delavce
- Ustavitvijo investicij v izobraževanje
- Zmanjševanjem varnostnih standardov...

Od začetka finančne in ekonomske krize je železniški sektor v samo devetih evropskih državah že izgubil 12.500 delovnih mest. Napovedano je zmanjševanje še za 43.000 delovnih mest. Ugotavljamo, da je v vseh evropskih državah število izgubljenih delovnih mest še mnogo višje. Tisoče železniških delavcev je moralo sprejeti skrajšan delovni čas, prisilni dopust in to celo brez plačila razlike. Plače so se znižale med 5 in 20 odstotki. Zniževanje plač doseženo med podjetji in sindikati je bilo med 6,5 in 10 odstotki. Prizadeti so bili vsi poklici znotraj železniškega sektorja.

Ta kriza ima dramatične učinke na delavce, ki niso odgovorni za povzročitev krize. V ETF menimo, da je neo-liberalna usmeritev v politiki in ekonomiji v zadnjih 30 letih ena od glavnih razlogov za to krizo.

Železniški sektor je sektor, ki je izkusil skozi zadnjih 10 do 15 let učinke te neo-liberalne usmeritve, ki je verjela, da bo s konkurenco in uničenjem državnih monopolov zagotovila trajnostni razvoj železniškega sektorja. Že sedaj so utrpeli negativne učinke zgolj delavci v železniškem sektorju, v katerem se je število delovnih mest zmanjšalo za 50 odstotkov, zmanjšala se je varnost delovnega mesta, poslabšali so se delovni pogoji. Sedaj pa vrh vsega železniška podjetja uporabljajo ekonomsko krizo kot izgovor za intenzivno zmanjševanje stroškov dela in odklon od socialne odgovornosti. V ETF smo mnenja, da morajo na najvišjem političnem nivoju pripraviti veliko ukrepov, vključno z ekonomsko politiko in novo socialno pogodbo.

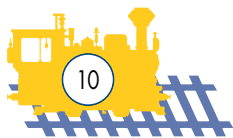
Železniški sektor, ki vključuje potniški in tovarni transport, je oblika transporta prihodnosti. Je del nepogrešljivega dela trajnostnega transportnega sistema. Sedanje ekonomsko krizo je potrebno uporabiti za zavarovanje in zagotovitev evropskega železniškega sistema na osnovi kooperacije. Dobro kvalificirano železniško osebje je glavna prednost železniških podjetij, katerega se ne sme ogroziti v tej krizi.

Z ozirom na dejstva v železniškem sektorju ETF zahteva:

OD EVROPSKIH INSTITUCIJ:

- Močno podporo okolju najbolj prijazni obliki transporta – železnici,
- Enakopravnost vseh transportnih modelov,
- Moratorij vseh obstoječih liberalizacijskih odločitev in ustavitve vseh bodočih liberalizacij v železniškem prometu,
- Nobene fragmentacije-delitve v železniškem sektorju (nobene delitve infrastrukturnega managementa in operaterjev, nobene politike, ki bi dajala prednost out-sourcingu in privatizaciji za železnico potrebnega servisa),
- Močno podporo čezmejnim kooperacijam med železniškimi podjetji,
- Ukrepe, ki bodo okrepili obstoječ promet natovarjanja posamičnih vagonov in ki bo zagotovil tak sistem prometa natovarjanja posamičnih vagonov širom po Evropi ter s tem zagotovil prenos tovarnega transporta s ceste na železnico,





- Močnejše javno financiranje infrastrukture in javnega transporta v Evropi,
- Pripravo podpornih ukrepov za financiranje javnega transporta predvsem v centralni in vzhodni Evropi,
- Zagotovitev sodelovanja razvoja infrastrukture v smislu ekonomske in socialne kohezije med regijami z ozirom na trajnostni transport,
- Izključitev tako imenovanih infrastrukturnih investicij, namenjenih za trajnostni transport iz t.i. Maastrichtskih kriterijev,
- Načrt povečanja varnostnih standardov v vsej Evropi; nobeni državi ali železniškemu podjetju ne sme biti dovoljeno zniževati varnostnih, okoljskih, javnih in delovnih standardov,
- Zagotoviti pravice delavcev v železniškem sektorju, v smislu zavarovati jih pred zniževanjem plač in drugim socialnim dumpingom ter zagotoviti njihove dosežene pravice.

Te zahteve se morajo upoštevati pri vključevanju v nacionalno zakonodajo.

OD NACIONALNIH VLAD:

- Trajnostno zviševanje investicij v železniško infrastrukturo kot dolgoročni ukrep investicije v t.i. »zelena« železniška delovna mesta,
- Ustavitve fragmentacije (delitve) in privatizacije železniških podjetij,
- Zagotovitev financiranja javnega transporta,
- Zagotoviti nacionalni program za kompenzacijo izgub pri plačah delavcev zaradi začasnih ukrepov za zmanjšanje stroškov,
- Ustanoviti programe, ki bodo omogočili financiranje izobraževalnih ukrepov.

OD ŽELEZNIŠKIH PODJETIJ:

- Nobenega zmanjševanja števila zaposlenih; kot ukrep uprati samo časovno omejene ukrepe,
- Povečati čezmejno kooperacijo z drugimi železniškimi podjetji namesto notranje konkurence v sektorju,
- V tovornem transportu povečati natovarjanje posamičnih vagonov in razvijati strategije z drugimi železniškimi podjetji v smislu razvoja natovarjanja posamičnih vagonov širom po Evropi,
- Ne uporabljati ekonomske krize kot argument za zmanjševanje števila zaposlenih,
- Ne zmanjševati varnostne standarde,
- Ne izločati vzdrževalnih aktivnosti in drugih z železnico povezanih servisov v smislu zmanjševanja števila zaposlenih in zniževanja stroškov,
- Nobenega zamrzovanja ali zniževanja plač; to bi bilo kontraproduktivno za izhod iz ekonomske krize,
- Ne napadati pridobljene delavske pravice,
- Uporabiti prosti čas, ki nastane zaradi skrajševanja delovnega časa za izpopolnjevanje in vse življenjsko učenje, kot ukrep za zagotovitev učinkovite zaposljivosti vseh zaposlenih

Ustanovljen je bil tudi odbor za pripravo predlogov za izvedbo vseevropske akcije, ki bo vključevala vse oblike sindikalnih aktivnosti, od stavke do demonstracij, vse s ciljem doseči zahteve, zapisane v Dokumentu. Akcija bo predvidoma potekala 14. oz. 15. aprila 2010.

Drago Torej



THERMANA v Laškem ponuja našim članom sindikata, njihovim družinskim članom in prijateljem ob predložitvi veljavne članske sindikalne izkaznice:

20 % popust na naslednje storitve – bazen, savna + bazen, fitnes, solarij ter kombinacijo teh storitev

10 % popust na kopališke storitve v kombinaciji z gostinsko ponudbo – kopanje + kosilo ali večerja, kopanje + pizza, savna + kopanje + kosilo ali večerja, kopel + večerja

10 % popust na – wellness storitve, zdravstvene storitve, mesečne in letne vstopnice

LAŠKO – PO PIVU IN CVETJU SE PRILEŽE – THERMANA!



Opravljanje železniškega prometa ob prisotnosti žledu.

Kot že več preteklih zim, smo tudi letos na primorskem imeli zaradi hudih zimskih razmer težave v izvajanju železniškega prometa.

V petek, 8. 1. 2010, kot tudi naslednjega dne v soboto, je med Postojno in Divačo nastajal žled, kar je povzročalo velike nerednosti pri vožnji vlakov.

Žled se je začel nabirati okrog vodnika voznega voda in na odjemnikih toka, kar je električnim lokomotivam in motornim vlakom onemogočalo normalen odjem električne energije. Ob začetku žledenja si lahko pomagamo tako, da na vlečnem vozilu vzdignemo dva odjemnika toka. Na EMG 312 pa to ni mogoče, saj lahko vozi samo z enim dvignjenim odjemnikom toka in glede na to, da se potniški promet izvaja pretežno s temi garniturami, se le ta ustavi. Tu pa nastane problem, ker EMG vrste 312 ni dovoljeno vleči z lokomotivo. Odgovorna Služba za vleko vlakov je odredila in predpisala v Priročniku za strojevodjo 200.10, da je vleka EMG 312 s pomožno spenjačo in delujočo pnevmatsko zavoro dovoljena le v primeru okvare EMG na odprti progi in samo do prve postaje z maksimalno hitrostjo vožnje 30 km/h. Od tu dalje potrebujemo nadomestno garnituro (dodatna EMG 312 nam v primeru žledu ne koristi) ali drugačno vrsto potniškega vlaka (npr. DMG ali klasično sestavo potniškega vla-

ka). Vzrok za prepoved nadaljnje vožnje naj bi bil v tehnični neustreznosti pomožne spenjače, ki je v opremi vsake zadevne garniture. Kljub večkratnemu opozorilu na odgovorne službe, se v smislu reševanja tega problema do sedaj še ni zgodilo nič. Še celo več. Ko nas obišče vsakoletna naldoga v obliki »ledenega oklepa« in nima mo več drugega razumnega izhoda, pa nam Služba za vleko vlakov dovoli vožnjo EMG 312 s pomožno spenjačo tudi mimo predpisanih pogojev vleke v opisanih primerih. Seveda pa tedaj na terenu prihaja že do večurnih zamud in odpovedi vlakov.

Želeli bi, da odgovorne službe jasno definirajo pogoje vleke s pomožno spenjačo. Njene tehnične karakteristike so danost, ki je ni moč spreminjati glede na trenutno razmišljanje posameznikov ali vremenske nevarnosti. Tedaj bo znalo učinkoviteje ukrepati tudi strojno osebje, ki je neposredno vpleteno v te dogodke.

Na seriji 541 in 312 prihaja ob padcu napetosti pod 2 kV na vlečnih pretvornikih do blokade delovanja le teh. Zaradi nemogočih pogojev vleke vlakov in velike nevarnosti poškodb na elektro energetskih napravah in voznih sredstvih smo tedaj prisiljeni voziti vlake s pomočjo dodatnih lokomotiv.

Lokomotiva vrste 541 je opremljena tudi z nadzorom drsalke odjemnika toka. Ob

posredovanju tega zaščitnega sistema, čigar vzrok je velikokrat tudi žled, pride do izklopa glavnega stikala in preventivnega spusta odjemnika toka. Ta ostane v tem položaju zablokiran.

Ko pa se na kontaktnih vodnikih voznega voda nabere še več ledu, električna vleka ni več mogoča. Poskuša se sicer odstranjevati led s pomočjo nameščanja posebnih drsalk odjemnika toka na lokomotivo vrste 342, vendar se je ta ukrep izkazal kot neučinkovit. Edini učinkoviti način je izvajanje prometa z dizel vlečnimi vozili, ki pa jih v tem delu proge kronično primanjkuje (DE Divača ima eno lok. serije 664, eno lok. serije 642 ter 1 DMG serije 711, s katerimi razpolaga v takih razmerah).

Kljub temu, da imamo na SŽ plan borbe proti zimi, v primeru žledu organiziranost odpove. Minula praksa nam je vedno pokazala, da so ukrepi odgovornih služb prepozni. Vedno znova se nam dogaja, da tudi ko je že informacija o tem, da se je na voznem vodu in odjemnikih toka začel nabirati led, še vedno vztrajajo z vožnjo vlakov z elektro vlečnimi vozili. Zaradi tega prihaja do ustavitve vlakov na odprti progi, okvar vlečnih vozil, ki so povezani z velikimi stroški popravil ter izpada v prometu z njimi in nemalokrat do prežiga kontaktnega vodnika voznega voda. To posledično povzroča zastoje, zamude, odpovedi potniških vlakov, nejevoljo tako pri uporabnikih storitev kot tudi pri strojevodjih in nadzornikih vleke, ki poskušajo najti rešitev, da bi bilo teh zastojev čim manj.

Prav strojevodje in nadzornike lokomotiv, ki so omenjena dneva bili v službi je potrebno pohvaliti, kajti zaradi njihovih prizadevanj in izkušenj je bilo manj nerednost v prometu.

Žal pa se je izkazalo tudi, da je prizadevanje naših kolegov zaradi nerazumevanja in trmoglavljenja posameznikov v drugih službah jalovo delo. Ampak, to je že del druge zgodbe...

Ljubo Prhne
Zlatan Ostrouška



Realizirani načrti v letu 2009 in plan Prometno-tehnične komisije SSSLO za leto 2010

Čeprav je bilo leto 2009 zelo težavno in negotovo, saj nas je udarila svetovna recesija, je Prometno – tehnična komisija SSSLO, skupaj s PE Vleka izpolnila načrte, ki si jih je zadala za to leto. Moram poudariti, da je PE Vleka vedno prisluhnila našim predlogom, skupaj smo našli ugodno rešitev, katero smo kasneje tudi realizirali. Ja pa res, da se vsem težavam, ki so doletele naše podjetje, preprosto nismo mogli izogniti. Kljub vsem težavam smo skupaj s PE Vleka v letu 2009 uspeli urediti kabinsko ogrevanje na EMG 312, tako, da težav z ogrevanjem ni več. Na DMV 711 so se v kompletu zamenjali vsi, še originalni (!) strojevodski stoli z novimi, pnevmatskimi stoli znamke Gamer, ki imajo vgrajen lastni kompresor. Na vse lokomotive 664 in 661 so se namestili posebni ključi za lažjo regulacijo zavore. Izbrani so bili novi letni delovni čevlji, vse Sekcije v okviru PE Vleka jih izdajajo strojnemu osebju. V letu 2009 se je začel redno izdajati listni vozni red za tovarne vlake. Se pa še vedno pojavljajo težave, zlasti pri vožnji strojnih vlakov. Določeni so bili časovni elementi za opravljanje zavornega preizkusa »A« in vneseni v navodilo 200.06. Ti elementi so zelo pomembni pri izdelavi turnusov strojnega osebja. Tudi na področju predpisov so se naše pripombe upoštevale – žal zaenkrat samo delno, se pa nejasnosti počasi postavljajo na svoje mesto.

Načrt za leto 2010 predvideva začetek serijske vgradnje nove kabinske razsvetljave z LED diodami, ki bo imela možnost regulacije. Na motornike 813 naj bi bili do začetka letne sezone vgrajeni dodatni usmerjevalniki zraka za izstop le-tega na klimatski napravi v strojevodski kabini. Na lokomotivah 664, 661 in 644 se bodo zamenjali brisalci čelnih stekel z ročicami, tako, da bo omogočeno brisanje stekla po celotni površini. Odobrena je tudi pobuda



Prometno – tehnične komisije, da se vse DLOK opremijo s hladilno tekočino (anti-friz). Sedaj imajo nekatere DLOK (Sekcija Maribor) v hladilnem sistemu še vedno vodo, kar pa pomeni kar nekaj težav v zimskem času z ogrevanjem oz. ozimljanjem. V letu 2010 bomo preizkušali pnevmatski stol na lokomotivah 644, 661 in 664, vendar pa se pri teh lokomotivah pojavlja težava s prostorsko omejenostjo kabine. V kolikor se bo našla primerna rešitev, si želimo tudi časovno ugodno realizacijo. Upamo, da se bo našla tudi rešitev za zaviralnik Knorr na DMV 713, saj je njegova trdota (dokazana z meritvami!)

res neprimerna za normalno rokovanje. Rešitev vidimo v impulznem stikalu za elektro-pnevmatsko zavoro.

Zastavili smo si velik cilj z željo, da ta cilj tudi dosežemo, kljub težavam, s katerimi se soočamo. Menim, da Prometno – tehnična komisija SSSLO dela v vseh Območnih odborih zelo dobro in odgovorno, kar kažejo tudi rezultati. Hvala vam za zaupanje.

Marko Janežič
Predsednik
Prometno-tehnične komisije

Stojim na postaji in razmišljam – če je to organizacija prometa, le kaj je potem kaos?

Divača, petek 8.1.2010 ob 13.50. Mraz je, malo nad 0 °C in rahlo dežuje. Po končani službi čakam na potniški vlak proti Sežani.

Na prvem tiru čaka EMG 312, vlak številka 2609 na poti v Ljubljano. Kolego strojevodjo vprašam, zakaj čakajo. Dobim odgovor, da med postajo Divača in postajo Pivka nastaja žled in da že skoraj eno uro čakajo na odločitev nadrejenih, ali bodo EMG dovolili vleči z lokomotivo, saj predpisi tega ne dovoljujejo. Žled pa je začel nastajati že zgodaj dopoldan. Pred njim je iz Divače odpeljal težak tovorni vlak, ki ima pri vleki velike težave in že krepko podaljšuje vozni čas, vprašanje pa je, ali mu bo sploh uspelo priti do postaje Gornje Ležeče.

Na sosednjih tirih že čakata dve lokomotivi, elektro 342 z posebnimi drsalkami, ki naj bi odstranjevale žled, ter dizel serije 664.

Vidim strojevodjo EMG, ki s pomočjo kolegov namešča pomožno spenjačo, kar pomeni, da je dovoljenje za vleko z lokomotivo vendarle prišlo. Spenjača je nameščena in iz prometnega urada

pride prometnik po informacijo, ali bo EMG vlekla lokomotiva, ves jezen, saj ga o tem ni nihče obvestil. Obveščanje šepa na vsej fronti.

Čez čas vidim lokomotivo serije 342, ki se premika. Torej so se odločili za električno lokomotivo, toda, ali se iz izkušenj iz preteklih let niso ničesar naučili? Da je električno vlečno vozilo, ko so električni vodniki zaliti z ledom, neuporabno? Kaj pravzaprav čaka dizel lokomotiva na sosednjem tiru?

Nekateri potniki že odhajajo iz potniške garniture, očitno so se odločili za drugo vrsto prevoza. Popolnoma jih razumem.

Prometnik je napovedal vlak, katerega čakam. Zamujen je 10 ali 15 minut, kar je v takih vremenskih pogojih sprejemljivo. Na vlaku od strojevodje izvem, da so s sosednje postaje odpeljali le zato, ker je postaja v rahlem padcu. Ne upam si pomisliti, koliko časa bi moral še čakati, če mu to ne bi uspelo. Iz Divače v Sežano vožnja poteka popolnoma normalno, na 20-tih kilometrih dva različna svetova.

Zvečer pokličem kolege, ki so še v službi in jih povprašam, kakšna je trenutna situacija. Potniškemu vlaku 2609 je z velikimi težavami uspelo pripeljati do Pivke, z manjšimi težavami do Prestranka, do Ljubljane, kjer je prispel s približno dvournno zamudo, pa je vožnja potekala normalno.

Okrog 18. ure me pokliče kolega, ki je s potniškim vagonskim vlakom obtičal na postaji Pivka, moral pa bi biti že v Sežani. Po daljšem času so se uspeli dogovoriti, da bo vseeno nadaljeval vožnjo proti naslednji postaji Gornje Ležeče in sicer po nepravem tiru, vendar pod dvema pogojem, da se vlak ustavi v predoru pred postajo, kjer ni žledu in bo lahko speljal, ter da se ga na tej postaji ne ustavlja (na tej postaji vlak nima voznorednega postanka), kajti s prevozom bi uspel priti nekaj kilometrov naprej, kjer žledu ni bilo več.

Drugega pogoja se kljub vztrajanju strojevodje ni upoštevalo in vlak se je moral ustaviti na postaji, od koder vožnje ni mogel nadaljevati, tako da je moral počakati na dizel lokomotivo, ki ga je odvela do postaje Divača. Na končno postajo Sežana je prišel z 217 minutno zamudo.

Povedal mi je še, da je že okrog 11. ure obvestil progovnega dispečerja v Postojni, da se pri vleki pojavljajo večje težave, katerih vzrok je žled.

Za konec: Ali v takih razmerah res ni mogoče bolje organizirati vsaj potniškega prometa?

Ali se da kaj naučiti iz preteklih napak in pripraviti boljši plan organizacije v takih razmerah?

Odgovor bomo vsekakor dobili ob naslednjem pojavu žledu.



Zlatan Ostrouška

Remotorizacija DHL 732-178 v besedi in sliki

Remotorizacija se izvaja v CD Divača. Vgradil se bo vrstni, šest valjni dizelski motor Caterpillar C 18, ki je sodoben dizelski motor in ustreza vsem veljavnim okoljskim standardom Evropske Unije.

Darko Zakrajšek



Naj jih nekdo ustavi!

Trdijo, da živimo v raju pod Triglavom, saj naj bi Stvarniku takrat, ko je ustvarjal svet, na ta košček zemlje iz malhe padlo prgišče najlepših lepot. In potem se je tukaj naselil pošten, delaven in klen slovenski rod, ki naj bi podalpski vrtiček branil, varoval in ohranjal za bodoče rodove. A naša deželica ni samo lepa, temveč ima tako lego, da je bila v preteklosti skoraj vedno na križišču prometnih tokov, ter s tem na prepihu pestrih zgodovinskih dogajanj. Horde plemen raznih narodnosti so se valile čez to bližnjico med vzhodom in zahodom, se tukaj za kratek čas ustavile, pustile svoj pečat in opečenih prstov odšle v zgodovino. Trpeli smo pod Avstrijci, Francozi, Italijani, Nemci, Srbi, Jugoslovani in končno, z osamosvojitvijo, postali gospodarji na svojem.

Z velikim zanosom smo pričeli graditi mlado proevropsko državo in razvoj se je nezadržno širil po vsej deželi. Silne milijarde so šle za pozidavo in asfaltiranje zelenih površin, zmotorizirali smo se do obisti in kot najbolj razviti od vseh pristopnic vstopili v Evropsko skupnost. In se v letih, ko smo v Uniji, kljub opozorilom matere Evrope, na njenih preteklih napakah nismo naučili ničesar.

Tako smo vsa ta leta ogromne denarje vlagali v ceste in bogatenje njihovih »zidarjev« in ob zanemarjanju drugih vej transporta krepko preplačani avtocestni križ, končno, skoraj dokončali. Sedaj, ko se oziramo nazaj na to kar smo naredili, začudeni strmimo kako smo, kljub opozorilom Bruslja, pozabljali na letalstvo, pomorstvo in za avtomobilsko - naftni lobij konkurenčno, nebodijetrebno železnico, ki so se morali več ali manj znajti sami, brez, vsaj v primerjavi s cestnim prometom, omembe vredne pomoči.

Da so leta zanemarjenosti naredila največ škode ravno na železniški infrastrukturi, je neizpodbitno dejstvo, ki se očitno kaže na večini, dobrih 1200 kilometrov tirov in njihovih spremljajočih objektov. Vendar vsega ni kriva samo država, saj je kljub zapostavljenosti padlo s prometno politične državne mize nekaj denarnih drobtin tudi za obnovo tirov, ki pa se po mojem mnenju niso porabili niti približno smotno. Dokazi so, kot je bilo že omenjeno, vidni po progah in na postajah. Nacionalni program razvoja železniške infrastrukture natančno določa kako naj se

obnavlja obstoječe proge, tako omenja remont zgornjega in obnovo spodnjega ustroja, obnovo vozne mreže, SV in TK naprav in manjše rekonstrukcije, vendar se pri nas nismo držali niti minimalnih standardov. Remonte prog in rekonstrukcije postaj se je izvajalo po načelu varčevanja za vsako ceno, kar pomeni, da po končanih delih, vlaki vozijo po enako ostrih lokih z enako hitrostjo kot pred obnovo (zadnji tak primer je odsek proge med Ponikvo in Dolgo Goro) in potniki po rekonstrukciji postaj še vedno tvegajo svoja življenja, ko prečkajo tire na nivojskih dostopih do ponavadi preozkih peronov, ker se izven nivojskih prehodov pač ni splačalo graditi (npr. postaje Brezovica, Trbovlje, Kresnice...).

Zgrešenih ali zamujenih priložnosti narediti železnico konkurenčno cesti in sosednjim železnicam je nič koliko in nič ne kaže na bolje. V nebo vpijoč primer, zaradi katerega se sploh oglašam so, citiram: »velika obnovitvena dela, verjetno najpomembnejša, odkar so bili zgrajeni pred 152 leti«, treh predorov med postajama Pivka in Gornje Ležeče. Ko bodo končali s saniranjem predorskih sten, poglobili in zabetonirali tire, ter obnovili, porušili, odstranili in nadgradili kar še sodi poleg, bo, zato ni treba biti vedež, situacija naslednja: po silnih obnovitvenih delih bo najvišja hitrost vlakov na tem odseku v najboljšem primeru 70 km/h, profili v predorih še vedno ne bodo dovoljevali srečevanj vlakov z izrednimi pošiljkami, ledene sveče bodo, v sicer manjšem številu, pozimi še vedno štrlele s stropov, na novem peronu, do katerega bodo prišli, namesto čez z avtomatskimi zapornicami varovan prehod (v funkciji je dobro leto dni in verjetno ni bil ravno poceni) skozi podhod, pa bo na vlak, ki bo še vedno vozil s potovalno hitrostjo približno 50 km/h, čakala peščica potnikov. Sprašujem se kakšne bodo, razen ogromne škode, na koncu sploh koristi tega projekta.

Ta klic k razumu pošiljam na več naslovov ravno zaradi tega, da bo mogoče vsaj kje vreden kakšne pozornosti. »Naj jih nekdo ustavi« je mišljeno dobesedno, ker upam, da še ni prepozno ustaviti sesuvanje konkurenčnosti naših tirov na tak način. Verjetno se tukaj pojavlja vprašanje, ali obstaja boljša rešitev. Ponjo ni treba daleč, ozirimo se po sosedih Avstrijcih in Italijanih, ki svoje proge obnavljajo tako, da po končanih remontih omogočajo večjo pretočnost tako zaradi višjih hitrosti, kot tudi zaradi





ostalnih dejavnikov. Strokovno mnenje prepuščam gradbenim strokovnjakom in ne trdim, da so rešitve, ki jih uporabljajo naši sosodje najboljše, vsekakor pa so boljše od tistih, ki so v teku pri nas. S tistimi, ki pa so mnenja, da bomo z izgradnjo sistema hitrih prog rešili vse probleme, do takrat pa z »flikarijo« reševali naše koridorje, se na žalost ne morem strinjati iz najmanj dveh razlogov in sicer, ker po hitrih progah tovorni vlaki praviloma ne vozijo in, ker nas bodo do takrat, ravno zaradi njihovega, po mojem mnenju pravilnega pristopa do razvoja svoje železniške infrastrukture, sosodje že zdavnaj obvozili...

Opomba avtorja – prispevek je bil poslan na Ministrstvo za promet Republike Slovenije in na uredništva vseh najbolj branih slovenskih tiskanih medijev, ki se vsi po vrsti deklarirajo za demokratične, mnenjsko svobodne in neodvisne. Poslan je bil tudi na uredništvo uradne revije Slovenskih železnic. Razen elektronskega potrdila o prejemu prispevka s strani enega tiskanega medija in objave prispevka v enem od njih, za enkrat ta tematika očitno ne zanima nikogar. Le kako bi bilo, če bi pisal o »previsokih« plačah in »privilegijah«, ki jih menda imamo strojevodje. Verjetno bi bil njihov ljubljenelec št. 1 ...

Jure Krajnik, univ. dipl. ing. TP

REPORTAŽA: EDEN OD NAČINOV PREMAGOVANJA STRESA – VRNITEV K NARAVI

Usposabljanje iz preživetja v naravi – S.S.F.N Zala 2009

Današnji časi so zelo čudni. Vse je tako napeto, vsi so nervozni, najraje bi se kar zgrizli ali pa, če bi nekdo, bog ne daj, dejal – nihče ne bo kaznovan, bi se mirno pobili med sabo. Lahko mi verjamete na besedo. Tudi trenutna situacija v našem podjetju ustreza vsem kriterijem, da lahko govorimo o tem, da zna biti bivanje na železnici zelo stresna stvar. Stres vsak rešuje na svoj način. Nekateri prižgejo cigareto ali spišejo požirek piva, pa se jim sladko j..., drugi, bolj »osveščeni« takoj tečejo do svojega osebnega zdravnika in od njega gredo z polnim vlačilcem raznih stimulantov sreče, dobrega počutja in podobnih bedarij. Kdaj je še kemija pomagala? No, načinov je toliko kot ljudi. Naj vam predstavim, kako se jaz lotim tega. Morda ne navadno, a lahko mi verjamete na besedo, da stvar preverjeno deluje, priporočil pa bi jo vsakomur, ki dejansko želi spoznati samega sebe, svojo osebnost in odkriti, kdo in kaj je. Modrovati v naslanjaču je namreč tako preprosto, se strinjate? Ok, čas je za akcijo!

Novembra lani sem dobil ponudbo inštruktorja g. Braneta Červeka iz Šole za usposabljanje specialnih vojaških enot v preživetju v naravi – S.S.F.N (School of survival from nature – special forces training), da se pridružim njemu in enoti na tridnevnem usposabljanju nekje na območju rek Zale in Iške, dobesedno bogu za hrbtom, v kanjonu, kjer lahko pozabiš, da GSM aparati sploh obstajajo. Seveda mi ni bilo potrebno dvakrat reči, saj sem o Branetu že prej slišal, da je eden najboljših svetovnih inštruktorjev iz tega področja. Obstaja pa še en razlog. Brane zelo redko na usposabljanje vzame »samoplačniško« skupino. Zato je, vsaj med poznavalci, dejstvo, da se usposabljaš pri njemu, izjemna čast, ki je, razen vojaškim profesionalcem, dana zelo redkim osebam. Znanje, ki ga

pridobiš, je enako znanju, ki je rešilo življenje marsikateremu vojaškemu specialistu širom po svetu. Usposabljal je že vrsto najbolj poznanih svetovnih vojaških specialnih enot (od britanskih SAS do ameriških Delta force, Rangerjev in še bi se našlo), zato sem vedel, da me ne čaka ravno lahka preizkušnja. Ampak hej – kamor gre bik, naj gre še štrik! In sem šel.

Dobili smo se 20. novembra na parkirnem prostoru pri Uncu na Notranjskem. Enoto je sestavljalo deset osebkov, od tega pet profesionalnih pripadnikov Slovenske vojske, trije profesionalni jamski reševalci in dva »privatnika«. Po začetnih spoznavanjih smo se odpravili na mesto prizorišča. Preoblačenje v opremo, uniforme in vse, kar je pač kdo menil, da bo potreboval. Zase lahko povem, da bolj ko sem praznil nahrbtnik, več opreme je bilo v njem, tako, da sem stalno vlačil na sebi 10 do 15 kilogramov čiste teže. Delitev na dve skupine – vojake in civiliste. Sam sem, ne vem kako, pristal med vojaki, ki so me takoj določili za poveljnika, saj sem bil najstarejši. Hvala, kolegi, vrnem ob priliki, banda! (ha, ha). In nato je šlo zares. Inštruktor nam je določil smer gibanja, točko, na katero moramo priti in opozoril na določene detajle terena, po katerem se bomo gibali. Nato je preprosto sedel v terenca in se odpeljal na točko srečanja. In nas prepustil lastni iznajdljivosti. Ker smo bili postavljeni pred dejstvo, smo takoj začeli sodelovati in izmenjavati izkušnje od prej. V takih situacijah je zelo pomembno, da enota deluje skupaj, kot eno. Ne glede na to, da smo se videli prvič v življenju, smo to lekcijo osvojili zelo hitro in uspešno, saj je bil premik hiter in nadzorovan. Brez odvečnega »bezljanja«. Po sestopu ob slapu, kjer smo skoraj doktorirali iz hoje po strmem terenu, je sledilo kratko predavanje o užitnih rastlinah, ki jih bomo srečali ob

nadaljevanju poti. Lekcija je bila kratka in jedrnata – Fantje, kar boste nabrali in ujeli, to boste jedli, nič več in nič manj!

Tega smo se držali kar malo preveč zavzeto in zato pošteno zamudili na naslednjo točko srečanja. S tem smo si prislužili slabo voljo inštruktorja, kar ni obetalo nič dobrega. Dobili pa smo lekcijo iz tega, kako je v kritični situaciji čas zelo pomemben. Zbor, postavitve enote, poveljnika na prevzem novih ukazov in navodil. Ker nismo uspeli nabrati semen, da bi iz njih naredili nadomestek moke, je vsak dobil kilogram moke, ki ga je moral ohraniti suhega, kakor je vedel in znal. Od tu dalje ni bilo več »zajebancije«, saj se je pohod nadaljeval po reki. Hladna, hitra reka (november!), voda do kolen, drsi kamorkoli stopiš, kolona se mora držati skupaj, zavarovanje spredaj, zadaj, usposabljanje po zares realističnem scenariju, kot bi dejansko bili na vojnem področju. Popuščanja ni, vse je zelo adrenalinsko in naporno. Inštruktor izdaja ukaze poveljnikom enot, ti poveljujemo naprej, ugovarjanja ni! Nato učenje situacije poškodbe. Ukaz – ranjenec! Sestavite nosila, kakor veste in znate, sredi deroče reke, časa imate pet minut! Gledaš okrog sebe, potrebuješ veje, si sredi gozda, pa ne najdeš ničesar. Pritisk je ogromen, ampak nekaj ustvarimo. Pa bi bilo bolje, da ne bi! Nosila so se nam po sto metrih nošenja po hitri reki razpadla, ranjenec je padel v vodo, izkušenemu očesu inštruktorja to seveda ni ušlo, kazen je sledila hitro in brezkompromisno. Odloži opremo! Sedite v reko! Tako smo sedeli v reki, voda do trebuha, zunaj je bil 20. november in temperatura nekaj stopinj nad ničlo. Inštruktor Brane nas je opozoril na napake, jih analiziral z nami, nato pa izdal ukaz o ponovnem sestavljanju nosil. Lahko mi verjamete, da smo po desetminutnem sedenju v ledeno mrzli reki nosila sestavili



v dveh (!) minutah, na njih pa bi lahko nosili slona in bi ostala cela! Premik naprej! Nosila z ranjencem vlečemo po deroči reki, prečkamo manjšo brzico, prva dva »zvožita«, soborec levo zadaj nekako prestopi, jaz desno zadaj pa – šok! Zdrs z vso obleko, vso opremo na sebi v tolmun, ledeno mrzla voda do vratu! Soborec Alen me je takoj potegnil ven (Hvala!), ampak kar

je bilo je bilo. Zunaj mraz, jaz popolnoma premočen, ura pa štiri popoldne. Moral sem iti naprej. Iz mene se je dobesečno kadilo, ko se je obleka sušila na meni. To je res trenutek, ko sam sebi dokažeš, da zmoreš. Nič ustavljanja, gibanje!

Prihod na ciljno mesto. Nič preoblečenja! Postavite tabor, bivake! Premočeni, v vetru! Najprej smo zakurili ogenj in nato

gradili bivake. Poveljnika enot sva naredila svojega za eno osebo, ostali člani enot so skupaj delali svojega za osem oseb. Cilj vaje je bil pokazati razliko med organizacijo večje enote in manjše skupine za infiltriranje. Bivak sva s Tomažem sicer postavila že v trdi temi in ga na vsaki strani privezala na drevo, da ni padel. Ampak spala sva vseeno in tudi ogenj je prijetno grel.



Moram povedati, da pot do prvega ognja ni bila lahka. Vse prej kot to. Ne glede na znanje in izkušnje, ki smo jih imeli od prej, smo namreč gladko »pogoreli« na vsej bojni črti. Celodnevni naporni dril brez milosti je pustil posledice. Iz zagate nas je rešil inštruktor Brane s svojimi dolgoletnimi izkušnjami. Tudi tu smo dobili pomembno lekcijo, predvsem pa znanje.

Sledila je večerja, kjer smo pojedli vsak po en grizljaj. Več ni bilo, pa še prihraniti smo morali nekaj. Je pa bil čaj iz smrekovih vejic in gozdne mete odličan. Preoblačenje ob osmih zvečer! Sušenje oblek nad ognjem, kar je izjemno učinkovita stvar. Hlače suhe v dvajsetih minutah, majice pet minut, ob uporabi prave tehnike. Ne moreš verjeti. Sem pa osebno pri temperaturi okrog ničle ostal samo v majici, puloverju, anorak vojaških hlačah in mokrih škornjih. Mokro opremo sem sušil šele potem, ko je vsa moja enota oblekla suha oblačila. Pravi poveljnik mora dati zgled in moralno držo svojim podrejenim. Ne glede na ceno. Preoblekel sem se šele ob štirih zjutraj, ko sem dežural ob ognju.

Drugi dan usposabljanja. Zjutraj smo na ukaz inštruktorja porušili »china town« in tabor postavili še enkrat. Tokrat po pravilih. Moram reči, da je bivak, ki sva ga s Tomažem (poklicnim pripadnikom Slovenske vojske) postavila po vseh vojaških pravilih, med specialci ljubkovalno poimenovan »Hilton«, po svetovno znanem hotelu. Ko sem spal v njem – hej! – Dormeo se lahko skrije kamorkoli! Ležišče iz smrekovih vejic in praproti, poleg tebe pa ogenj, ki prijetno seva v bivak in toploto od odbojnika pošilja naravnost proti tebi..... Če so to nebesa, takoj podpišem! Ta dan smo se še učili delati ogenj z netenjem lesa ob les, z metodo žage, kar pa nam žal ni uspelo, saj smo bili pošteno utrjeni. Nasploh je to velika umetnost, ki jo do potankosti obvladajo staroselci Aborigini iz Avstraliije. Brane je med njimi preživel kar nekaj let, zato nam je ta način lahko pokazal. Resnična umetnost! Ko boste naslednjič na televiziji v kakšni oddaji gledali razne »hi – tech mojstre«, kako veselo in »strokovno« kurijo, si brez vesti odprite pivo in nasmejte do solz, ali pa preklopite na risanke. Bolj pametno.

Smo se pa naučili zakuriti s pomočjo smrekove smole, nabojev za puško, kalijevega hipermanganata in glicerola, s pomočjo kresilnika..... Ne bom šel v detajle,

to morate preizkusiti. Da o kruhu iz moke, malo kvasa in soli, narejenem in pečenem kot lepinja, vse skupaj v pol ure, sploh ne govorim. Hrana je v takšnih situacijah relativna reč. Ne glede na to, da smo bili že v poznem novembru, smo imeli na voljo dovolj - od palete rastlinske hrane pa do polžev, žab, rib in rakov. Pomembno je samo poznavanje, to pa je prava umetnost. Ampak ta kruh...., boljšega v življenju nisem poizkusil. Drugi dan je bilo na vrsti tudi izdelovanje orožja. Sam sem se odločil za izdelavo puščice iz odpadle kosti. V rokah imaš samo nož in ustvarjaš, ustvarjaš.... Kost moraš preoblikovati v obliko konice, v veliko pomoč je tudi rečni pesek in brusni kamni, ki jih najdemo v reki, nato sledi povezovanje na leseni del puščice, zalitje s smrekovo smolo in pepelom, pa še enkrat... Napisal sem na kratko, sem pa za izdelavo potreboval cca. tri do štiri ure!

Druga noč! S Tomažem se za dežurstvo ob ognju menjava na tri ure, ostala enota ima več sreče, saj so v dveh nočeh dežurali samo vsak dve uri, midva pa bediva cele noči. Moram povedati, da so bila drva popolnoma mokra in žaganje ter sušenje lesenih kosov ob treh zjutraj z baterijo na čelu ni bila nobena redkost. Pa še ogrel si se! No, družbo mi je delal inštruktor Brane in v nočnih urah je ob ognju stekla tudi marsikatera življenjska debata, saj sva z Branetom nekje istih let, tako da teme za pogovor ni zmanjkalo. Sem pa imel zanimivo izkušnjo sredi noči, ko je moj soborec Tomaž spal, sam sem dežural ob ognju in zaslišal lomastenje nekaj deset metrov od sebe. Brane je vstal, se razgledal okoli in me vprašal, če sem slišal. Seveda sem, nekaj metrov od mene je lomastil medved, ki pa se zaradi ognja ni približal. No, kosmatinec je odhlačal v gozd, jaz pa sem mu zaželel veliko sreče na njegovih poteh.

Tretji dan. Finale. Vstajanje, zajtrk (kruh in ribe, oboje pečeno na žerjavici!), končna obdelava orožja, postavljanje pasti, pospravljanje tabora – ostati ni smela niti ena sled (!), nato premik proti izhodiščni točki. Dve možnosti – po vodi ali po hribu. Odločil sem se za pohod čez hrib, saj sem (stare) službene zimske škornje v treh dneh (pohod po vodi!) popolnoma uničil (toliko okrog kvalitete!) – odprti na štirih mestih! No, pohod je potekal tako, da smo najprej z vso opremo plezali v hrib, pa še kar plezali in plezali in šele nato videli, kje

smo pravzaprav bili. Na vrhu hriba veter! Vleče, piha hladno! Pohod naprej, desno, še enkrat desno, glavna cesta in samo dal. Ne se ustavljat! Dokler si na odprtem prostoru se gibaj! No, del enote, ki se je vračal po vodi, nas je prišel iskat z avtomobili, nekaj metrov pred točko srečanja, tako da smo pohod opravili zelo solidno.

Preoblačenje, zbiranje vtisov in vračanje proti Uncu. Na Uncu smo se ustavili še v neki dobri gostilni, kjer pa smo skoraj padli v smeh. Namreč, ko smo vstopili, so se vsi gostje začeli ozirati in ovohavati. Kmalu smo ugotovili, da smo mi prave potujoče reklame za prekajene mesne izdelke. Dokler smo bili v gozdu, drug drugega nismo vohali, v civilizaciji pa smo izstopali kot črni ameriški vohun sredi Moskve, ha, ha. Tri dni sredi dima pusti posledice. No, so že preživeli.

Kar se naše enote tiče, smo preživeli tri težke, naporne in obenem zelo lepe dni. Prijateljstva, ki so se stakala med vsemi naperi, nesebična pomoč, ki smo jo nudili drug drugemu, deljenje vseh stvari, ki smo jih imeli, vse to ostane človeku za vedno v spominu. Le ekipa, le enota lahko deluje homogeno. In to hitro ugotoviš. Zahvala za to gre našemu inštruktorju Branetu. Brane, hvala za spoznanja! Si oster, ampak človeka postaviš na svoje mesto, mu pomagaš, da spozna sebe, svoje meje, predvsem pa, da sam sebi prizna, kdo in kaj je in kaj mora spremeniti. In prav je tako!

Tako. To je bil moj način boja s stresom. Kolegi, če se ukvarjate s čim podobnim, naj vam ne bo nerodno. Zaupajte nam svojo zgodbo! Upam, da sem vas s svojim prispevkom na nek način izzval, da nam boste lažje zaupali svojo pot premagovanja stresa. Povejte! Morda boste s svojo reportažo koga dvignili iz toplega naslonjaka in bo poizkusil vaš način, vašo zgodbo. Potem ste zmagali, več vam ni potrebno narediti. Če bo le enkrat namesto kemije in tablet vdahnil sveži, naravni gozdni zrak, vam bo lahko hvaležen!

WHO DARES, WINS!

(Kdor si upa, zmaga - krilatica najboljših med najboljšimi - britanske vojaške specialne enote SAS).

Naj velja tudi za nas. Pogum velja. Narava ne grize!

Robert Zakrajšek



Prisebnost rešila človeško življenje

Na vlaku 2424, ki vozi na relaciji Ljubljana–Jesenice, se je dne 22. 12. 2009 pripetil nesrečen dogodek, ko je naš kolega Edvard Adamek iz DE Jesenice postal nesposoben za vožnjo vlaka. Na vlaku je bila kot sprevodnica prisotna Aleksandra Elezović, ki je takoj prisebno ukrepala in s tem verjetno rešila življenje našemu kolegu. Kot je sama povedala, se ji je takojšnje ukrepanje v tistem trenutku zdelo povsem normalno in logično. Ko je opazila, da se je vlak 2424 po opravljenem križanju iz postaje Ljubljana–Šiška premaknil za nekaj metrov in nato obstal, je odšla v strojevodsko kabino po informacije v zve-

zi s postankom. Tam je videla, da ima naš kolega hude težave in takoj pravilno, predvsem pa zelo prisebno ukrepala, saj je organizirala oskrbo za Edvarda, obveščala potnike, poskrbela za varnost vlaka in potnikov (kolikor je bilo v njeni moči), na vlaku našla zdravnico, ki se je vračala domov iz službe, da je pomagala Edvardu na kraju samem, medtem pa poklicala reševalno službo, ki je našega kolega pravočasno prepeljala v bolnišnico. Zaupala mi je še, da ji je bilo v prvem trenutku najtežje to, da je pri vlaku ostala povsem sama. Običajno se lahko obrne na strojevodjo in skupaj rešita nastalo situacijo. Vendar pa

je nastalo dejstvo takoj sprejela in ukrepala, kot je bilo potrebno. In ukrepala je več kot odlično. Zbrano, prisebno in odločno.

Kolegi strojevodj menimo, da si za svoje prisebno in nesebično dejanje zasluži vse pohvale tudi s strani posloводства Slovenskih železnic, zato smo že podali predlog za nagrado.

Aleksandra,
še enkrat zahvala z naše strani.

Robert Zakrajšek



Strojevodje OO Ljubljana na smučanju v Gerlitzenu



Kje so tiste stezice ..., varne in pravilne ... (LJ-Severna)

*Kje so tiste stezice, varne in pravilne,
če v naše pravilnike pogledamo silne,
da to bi b'lo vse res, je zares preveč lepo,
pa pojdimo na teren, tja na Severno!*

*To je Ljubljana, Severna, naš delokrog,
ne prideš varno tja, pa da si bog,
in vsako leto, ko snega mal' zapade,
mi prevzamemo neke čudne navade.*

*Skačemo, gazimo, nad snegom se jezimo,
kolnemo zimo, kdaj bo že mimo,
sem in tja pogledamo, če prihaja vlak,
pa ne, da tle' te zgazi, da izpadel boš bedak.*

*A nas sliš'te, a nas sliš'te, mi smo strojevodje,
gazimo, gazimo, vaše blagorodje,
leva, desna, leva, desna, naravnost glej,
počasi boš pridrsal tja, prej al' slej!*

*Če pa kdaj po nesreči klecne ti noga,
do las te zaboli in kolneš boga,
te bodo vprašali, to boš vesel,
si službene čevlje na nogi imel?*

*Glej, da boš dosleden, da zadostil boš predpisu,
če ne se za bolniško pod nosom boš obrisu,
kajti podatek ta zares pomemben je zelo,
al' je bo osemdeset al' procentov sto.*

*A nas sliš'te, a nas sliš'te, mi smo strojevodje,
gazimo, gazimo, vaše blagorodje,
leva, desna, leva, desna, naravnost glej,
počasi boš pridrsal tja, prej al' slej!*

*In potem bo spet pomlad in vse bo lepo,
in naše potke zelene spet zelo,
spet bo sonce in stvar bo šla v pozabo,
mi, ki smo gaz'l, pa že držimo se za glavo.*

*In spet bomo v učil'nci, spet v klopeh,
sedeli tam kot cepci, sami sebi v posmeh,
modroval', odgovarjal' in se trkal' po čelu,
sodelovali na izpitu – iz varstva pri delu!*

*A nas sliš'te, a nas sliš'te, mi smo strojevodje,
gazimo, gazimo, vaše blagorodje,
leva, desna, leva, desna, naravnost glej,
počasi boš pridrsal tja, prej al' slej!*

Robert Zakrajšek

Železničarji na belih strminah

V soboto 23.01. smo se odpravili v smučarsko središče v sosednji Avstriji Katschberg na že tretje skupno smučanje Sindikata strojevodij Slovenije OO Celje, Sindikata železniškega prometa Slovenije OO Celje, Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije in Sindikata vzdrževalcev Slovenskih železnic.

Jutranji zbor in odhod je potekal brez predvidenih zamud in disciplinirano, kot bi prišli v službo. Zgodnje jutranje vstajanje se je poznalo tudi na avtobusu, kjer je jutranji mir motil samo Matjaž Krevelj, ki je poskrbel za organizacijo nakupa smučarskih kart.

Po nakupu smučarskih kart na bencinskem servisu na Hrušici smo pot nadaljevali proti Katschbergu. Oblake je že prebijalo sonce in nam vlivalo optimizem za dobro smuko. Po prihodu na cilj se nam je to potrdilo, saj nas je Katschberg pričakal v soncu, za presenečenje še brez vetra, z ugodnimi temperaturami in zadovoljivo snežno odejo. Vsi smo se hitro zapodili na urejeno smučišče, kjer smo zares uživali in preživeli lepe urice do odhoda domov.

Povratak je minil v bolj živahnem in sproščenem vzdušju, kot da nismo železničarji, saj smo popolnoma pozabili na vse tegobe, ki so v tem času aktualne.

Zlatko Lojen in Matjaž Skutnik





Strojevodje OO Ljubljana na Češkem



Živa legenda!



Časopis BUDNIK

Izdajatelj:

Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik:

Zlatko Ratej

Glavni urednik:

Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora:

Zdenko Lorber

Fotografije:

Fotografije – Robert Zakrajšek,
Darko Zakrajšek, Niko Dolžan,
arhiv OO Celje, Milan Sirk, arhiv OO Divača,
Matjaž Hočevnar, arhiv SSSLO, Drago Sotlar,
Vasja »Vasko« Vadvov.

Tisk:

Janez Dermastija

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

