

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikato-strojevodij.si



Številka 74
Maj 2012

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Krizni časi in odzivanje na njih

Izgorelost na delovnem mestu

Doživljanje izrednih dogodkov

Iz življenja Območnih odborov



Časopis BUDNIK

Izdajatelj: Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik: Zlatko Ratej

Glavni urednik: Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora: Zdenko Lorber

Naslovnica: Aleš Jordan

Avtorji ostalih fotografij: Robert Zakrajšek, Aleš Jordan, Emil Lipovšek, arhivi OO Zidani Most, Divača, Nova Gorica in Novo mesto, Daniel Majd

Tisk: Janez Dermastija

Naklada: 1300 izvodov

Naslov uredništva:

SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana

Telefon – 01/2313-424

ŽAT (0129) 12-671 in 12-591

Elektronski naslov: budnik@slo-zeleznice.si

Sindikalna spletna stran: www.sindikat-strojevodij.si



UVODNIK

Tina proti neoliberalizmu in sprejemljivim prejemkom

Tina. Ime, ki človeku sprva morda ne pove nič. Tina kot Tina. Ok, Tina pač. Če pa dodamo še priimek in vse to povežemo s slovenskim nacionalnim športom (ne kolegi, žal to ni nogomet, moram vas razočarat), potem vsa stvar dobi neko povsem novo formo. Priimka ne bom uporabil, saj sem že z uporabo imena prekršil eno svojih lastnih pravil – nikoli ne omeni imena, vedno piši samo o osebi. Ker pa sem pravila postavil sam, si tudi pridržujem pravico, da jih včasih prekršim. Torej – zakaj Tina? Kakšno zvezo ima to prelepo bitje z nami, zaposlenimi v tej deželici po Alpami? Veliko več, kot si lahko predstavljamo. Predstavlja vse to, kar bi mi morali biti, oz. po čemer bi se lahko zgledovali. Pozna sebe, pozna svoje zmožnosti, svoje kvalitete, ve, kaj vse je morala vložiti v to, da je danes to kar je in predvsem – za vse to je sposobna odločno postaviti ceno! In to svojemu, recimo mu delodajalec, tudi neposredno povedati v obraz. Nekateri jo imajo za prevzetno smrklo. Zakaj le? Zame je simbol tega, da podrejeni nadrejenemu odločno pove, da je njegovo delo veliko vredno in da ne bo pustil, da ga nekdo ocenjuje pavšalno. Samo zato, ker je manager in si predstavlja, da lahko nastopa iz pozicije moči, ter mu morajo biti vsi ponižni in tihi. Se opravičujem za naslednje vprašanje - ko gredo managerji, saj veste, »srat«, ali od njih leti tisto kar od navadnih smrtnikov, ali pa morda »serjejo zlate cekine«, kot bi rekla moja pokojna stara mati? Nekateri se namreč obnašajo natanko tako. Kot da so lastniki tistih, ki so zaposleni »pod« njimi. Včasih so temu rekli sužnjelastniški red. In včasih so se temu ljudje uprli. Potrebovali so samo zgled, spodbudo, svetlo zvezdo. Današnji časi so seveda malo drugačni. Delavci ne bomo poprijeli za kose in vile, čeprav je skušnjava velika (priznajte). Boriti se moramo na drugačne načine, čeprav ne moremo pričakovati, da bomo vedno zmagovali. Vendar pa ravno tako kot v starih časih potrebujemo svetlo zvezdo. In zakaj to ne bi bila Tina? Slovenci namreč vse prepogosto rečemo – bodimo srečni,

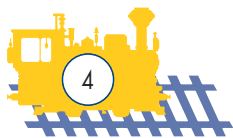


Robert Zakrajšek

da imamo vsaj to. Nekateri delajo za 300, 400 evrov in manj. Vidite, ravno v takem razmišljanju je past, v katero nas vedno ujamejo lastniki kapitala. Bodimo srečni! Ja, potem pa, drago cenjeno ljudstvo, začnimo vsi delati zastoj, bodimo pokorni in boga boječi in morda nas lastniki kapitala ne bodo kaznovali. Pa bo Tina ponosna na nas? Ne, ona se bo še vedno zavedala truda, ki ga je vložila v svoj uspeh in bo to tudi poskusila unovčiti. Morda ji kdaj ne bo uspelo, ampak ona bo vsaj poskusila. Mi pa bomo raje tihi, da nas lastniki kapitala ne slišijo. Namesto da bi tiste, ki imajo nizke plače naučili, kako se boriti zase, kako postaviti ceno. Namesto, da bi jasno in glasno povedali, da ima naše delo ceno, ki je ne bo pavšalno določal tisti, ki v življenju ni nikoli izkusil trdega dela in resnične odgovornosti, ko si v delčku sekunde postavljen pred dejstvo in moraš ukrepati. Kaj ko bi Slovenci namesto »jamranja« enkrat za spremembo odločno povedali, da nihče ne bo pometal z nami, saj nismo mi zakuhal krize. Vidite, točno to je naredila Tina. Povedala je svoje. In reakcija? Pol Slovenije jo obsoja, češ, kaj ima ona za govorit, saj smuča za naš denar. Prosim lepo?! Za čigav denar? Zgodba, ki so vam

jo svežo prodali lastniki kapitala in jo je pol Slovenije, tako, po slovensko, lepo kupilo. Ker izstopa, ker si je upala. Samo zato, ker ni hotela biti del tihega povprečja. Tina, dragi moji, je simbol. Je vse to, kar moramo biti tudi mi, ki smo, ali člani sindikata, ali pa v sindikatu aktivno delujemo. Pokazala je smer. Je svetla zvezda. V srednjem veku so imeli Jean d' Arc, po naše Ivano Orleansko, ki je pokazala pot, mi pa imamo Tino Črnjansko. Bomo došli, kaj je hotela s svojim dejanjem povedati?

No, dovolj smo povedali o Tini, bo še kdo posumil, da je članek naročen. Pri nas nikoli ne veš..... Bi se pa skozi prejšnjo temo navezal na naslednjo, ki kaže, kako se managerji prilagajajo novim situacijam, oz. »evoluirajo«, če se lahko strokovno izrazim, torej gredo skozi neke vrste finančno evolucijo. Odkrili so namreč neko povsem novo obliko izplačil, ki jih do sedaj v svetu financ niso poznali. Do sedaj so si dobrohotno dovolili (in se tega obenem seveda »visoko moralno in odločno« branili z vsemi štirimi, da bo vsem jasno!!!) konec vsakega leta izplačati nagrado za celoletno trpljenje med fikusi v pisarni. Jako naporno delo, lahko jim verjamemo na besedo. Pa so si neki sindikalisti in pa seveda javnost



začeli domišljati, da se lahko »spotikajo« ob te, resnično krvavo zaslužene vsote. Da jim lahko oponašajo te zneske, ki so bili seveda povsem v skladu s poslovnimi politiko podjetij. Kaj imajo delavci tu sploh za govoriti?! In zato so si izmislili nekaj strašansko inovativnega, nekaj, o čemer lahko na newyorškem Wall Streetu in pa v londonskem City – ju managerji samo sanjajo. Na finančno prirodoslovno deblo so uvrstili – **sprejemljive prihodke**, torej nekaj, kar je seveda popolnoma isto kot prejšnje nagrade, samo imenuje se drugače. Ampak, ne gre več za nagrade. Nagrade – to se je slišalo tako oholo, »hohštaplarsko«, ne, ne, gre za zneske, ki so glede na stanje podjetja povsem sprejemljivi in ne vplivajo ne na plačilno sposobnost podjetja, ne na bilance, skratka na nič. Zakaj pa potem za delavce ni sredstev? Ja, veste, to je pa makro globalni problem, ki ga je potrebno gledati skozi prizmo vse svetovne krize in skozi procese zniževanja stroškov, upošteva strokovna mnenja (ameriških!!) bonitetnih hiš, bla, bla, bla.... Skratka, povsem druga zgodba, ah, predolgo za razlagat, vi delavci tako ali tako ne boste razumeli.... Potem pa se (jasno, spet Slovenci, kdo pa drug!) javnost na ves glas zgraža nad stavko zaposlenih v nekem podjetju na Primorskem. Narod, kje imaš pamet? Zato pa smo tam kjer smo in nas lahko vsak, ki ima pet minut časa, žejne pelje preko vode. Zakaj obsojate zaposlene, ki zahtevajo svoje pravice, jasno zapisane v kolektivni pogodbi? Raje jih podprite in zahtevajte svoje pravice tudi vi. Ne igrajte lažne solidarnosti s tistimi, ki imajo nizke plače. Ker vam v resnici ni mar za njih. Zaposleni v tem podjetju so hoteli samo dogovorjen »sprejemljivi prihodek«, nekaj, kar jim v skladu z vsemi dogovori z upravo pripada, se pa je žal imenoval božičnica in je kot tak obremenil podjetje, zato so že v startu izviseli. Sami smo krivi, ker smo z obema rokama sprejeli tistega poraženega ameriškega debeluha, ki menda prodaja neko pijačo. Pijača naše in vaše mladosti nam ni več dišala, zdaj pa imamo. Verjemite, da se vodilni v tem istem podjetju svojim »sprejemljivim prihodkom« niso odpovedali. Super Tina, kje si?

In za konec k novodobni pošasti, ki straši po svetu. Neoliberalizem! Spet neki

»izem«, ki pretresa Evropo in svet. Pa se danes ne bomo spustili v širšo definicijo neoliberalizma, to bo zelo na kratko, raje bomo vso stvar pogledali z druge perspektive. Neoliberalizem tako ali tako vemo kaj je. Skratka, kot je kanadski pevec Bryan Adams v neki svoji pesmi dejal – **... they say, the best in your life is free, but, if it you don't pay, then you don't eat....** (najboljše v tvojem življenju je svoboda, ampak, če ne boš plačal, ne boš jedel). Vse jasno? Torej, kot smo že dejali, se po Evropi širi novi »izem«. Preživeli smo že kar nekaj teh »izmov«, v srednjem veku dva verska »izma« (imena bom namerno izpustil, saj je to pri nas občutljiva tema), od prvega »izma« imamo vsaj nekaj znanstvenega razvoja (npr. kompas – le tega so najprej izumili Kitajci, ki so ga poimenovali »ting nan čing« oz. voz, ki kaže jug, nato so ga prevzeli srednjeveški verski zavojevalci iz bližnjega vzhoda, ki so mu dali ime »busola« oz. bushla, bušla ali busba, mi, »vserazviti« Evropejci smo ga spoznali šele v 13. stoletju), pri drugem »izmu« pa so ogromno prihranili pri kurjavi, saj na grmadah niso kurili drv, ampak.... Nato družno sledita nacizem in fašizem, ki sta v smrt pognala cele generacije predvsem Judov po vsej Evropi, ogromno pa je bilo žrtev same vojne na vseh bojujočih straneh. Seveda ne moremo mimo komunizma in njegove milejše verzije, socializma, ki sta bila prisotna predvsem v deželah vzhodne Evrope in sta bila specialista v omejevanju osebne svobode državljanov. Ko smo se nekako znebili tudi tega, pa smo padli v črno luknjo novega »izma«. Neoliberalizma! Ta pozna samo eno logiko – kar si sposoben plačati, to boš imel. In nisi lastnik samega sebe. Pozabi! Si last lastnikov kapitala. Ti razpolagajo s tabo in tvojim življenjem. Ne verjamete? Ok, koliko bankirjev je že obubožalo in se znašlo na cesti brez vsega? In koliko navadnih ljudi, kot sem jaz in kot si ti, spoštovani kolega, ki bereš tole? Ampak v naravi ljudi je, da imajo vgrajen varovalni mehanizem, ki jih opozori, ko se približuje nevarna situacija. To imamo že iz pradavnine. Ko se je naš prednik znašel v nevarnosti, je imel samo dve možnosti – napad ali beg. V telesu je adrenalin narasel na neverjetno vrednost in telo pripravil na akcijo. S

samim delovanjem je adrenalin upadel na normalno vrednost. In telo je bilo umirjeno. Kaj pa danes? Telo še vedno deluje tako kot prvotno. Ob pojavu nevarnosti adrenalin še vedno naraste. Je pa tukaj ena velika težava. Nevarnost obstaja, ni pa takšna, kot je bila v pradavnini. Danes ne bežimo levo, desno pred ne vem kakšnimi »zavri« in adrenalin ostaja v telesu ter ga dolgoročno uničuje. Stres obstaja, mi pa ga ne moremo izživeti. To dolgoročno prinaša bolezni, nesposobnost za delo in nekoristnost za novodobni »izem«. In ta to dobro ve, zato nas drži pod tempom in ne dovoli, da bi stres izživeli in ga s tem uničili. V trenutku, ko bi to dosegli, bi bil novi »izem« zelo, zelo ogrožen, tega pa ne bo dovolil kar tako. Vendar pa ljudje, kot sem že na začetku dejal, počasi spoznavajo, da je na obzorju nevarnost in rdeče lučke že svetijo. Novi »izem« poskuša ljudi ustaviti s krizo, ki da je globalna. Vendar pa se cene storitev in proizvodov ne znižujejo, samo pravice in plače se krčijo. Tu nekaj ni logično, se vam ne zdi?

Piše se leto 2012, leto, ko naj bi bilo »konec« sveta. Tako napovedujejo nekateri. Če pa pogledamo širše, konec ne bo fizičen, ampak skozi krizo prihaja do sprememb v družbi. In kaj je ta opevani konec? Morda pravičnejša družba? Dejansko liberalna in ne neoliberalna? Zgleda, da so že starodavni Maji spoznali, da se bodo nekje v prihodnosti dogajale spremembe v družbi, zato so svoj koledar naredili samo do leta 2012. In nam so pustili, da koledar nadaljujemo tam, kjer so ga oni končali. In samo od nas bo odvisno, ali bo nov koledar pisan v duhu pravičnega časa ali v duhu dolarjev in evrov. Kot sindikalisti bomo morali biti zelo pozorni na dogajanje. Kakorkoli že, Slovenija je žal majhna figura na šahovnici. Ni pa potrebno, da smo kmet, namenjen žrtvovanju.

Za konec pa misel za to obdobje – **Denar ne more kupiti sreče, lahko pa nesrečo naredi veliko bolj znošno!!!** Lep pozdrav vsem.

Robert Zakrajšek
Glavni urednik



BESEDA PREDSEDNIKA SSSLO**13**

Na Slovenskih železnica smo zopet v obdobju menjav generalnih direktorjev ter poslovodstev. Zapleti so se pričeli s preoblikovanjem družbe v Holding. Najprej NS imenuje generalnega direktorja, AUKN ne da soglasja, hkrati zamenja

svoje predstavnike v NS. Novi NS imenuje novega generalnega direktorja g. Blejec Igorja. AUKN poda soglasje in osnovni pogoji za delovanje Holdinga SŽ d.o.o. so vzpostavljeni.

V teoriji bi to lahko zdržalo, vendar se v praksi pričnejo pojavljati novi problemi. Generalni direktor najprej nezakonito zaposli svoje bližnje sodelavce, ne spoštuje socialnega dialoga, predstavi neusklajen poslovni načrt, poda predlog sprememb tarifne priloge KPDŽP, napove poslovni preobrat, ki pa temelji zgolj na zniževanju stroškov dela (beri: ukinitve posebne stimulacije za doseganje boljših rezultatov dela, regres na višino minimalne plače, procentualno znižanje plač, zmanjšanje števila zaposlenih – presežni delavci). Na prihodkovni strani oziroma pri drugih stroških ni zaznati aktivnosti, izvajanje osnovne dejavnosti - prevoz potnikov in tovora pa tudi ni deležno neke obravnave. Ravno tako ni bilo zaznati nikakršnih aktivnosti generalnega direktorja glede ureditve odnosov z državo,

saj je vse prepustil nižjim nivojem, ki pa v ključnih primerih niso pravi naslov. Sprašujem se komu in čemu je namenjeno podjetje? Očitno posameznikom znotraj in izven podjetja, ki se jih omenjeni problemi ne dotikajo.

Ugotavljamo sledeče. Če je to menedžerski domet, potem menedžerjev ne rabimo. Uničimo se lahko tudi sami. To je ugotovil tudi Nadzorni svet SŽ, ter poslovodstvo razrešil, imenoval novo, za generalnega direktorja pa postavil g. Dušana Mesa. Glede na dejstvo, da je trinajsti direktor na čelu SŽ, upam, da bo številka trinajst dala pozitiven pridih in ovrgla svoj negativni prizvok. Naša pričakovanja so vsekakor velika, kljub dejstvu, da živimo v času finančnega kaosa v katerem smo tudi mi zelo ranljivi. Od novega generalnega direktorja ter poslovodstva pričakujemo, da se bodo dela lotili celovito, da bodo sprejemali odločitve, ki bodo v korist podjetju, kot tudi zaposlenim. Zavedamo se, da bomo pri reševanju te krize pridali svoj delež tudi zaposleni, vendar pod pogojem, da se na vseh področjih, ki jih obsega »menedžiranje« podjetja stori vse, kar se lahko.

Brez zdravorazumskega socialnega dialoga to ne bo šlo, vsekakor bomo vztrajali na socialno vzdržnih ukrepih.

V bližnji prihodnosti nam ne bo lahko, vendar če so cilji jasni in smo jih pripravljeni uresničiti, verjame mo, da se ta vlak da peljati v pravo smer.

Upanje umre zadnje in kljub velikim problemom nam ga še ni zmanjkalo.

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Ali je varčevanje pravi odgovor za rešitev iz krize?

V dneh pisanja tega teksta poteka intenziven dialog socialnih partnerjev povezan s sprejemom Izhodišč novega socialnega sporazuma, še bolj odmevna pa so pogajanja povezana z varčevalnimi ukrepi, ki jih predvideva rebalans proračuna Republika Slovenije. Računam na to, da je trenutku ko tole prebirate, socialni dialog uspel in da pot reševanja Slovenije iz krize ne bo potekala po poti radikalizacije odnosov med aktualno vlado in sindikati.

Da je Slovenija v resni gospodarski krizi, smo se v fazi priprave izhodišč socialnega sporazuma poenotili vsi socialni partnerji. Tokrat našo državo ne pretresa le močnejši prehlad, ki se ga da pozdraviti z nebolečimi medikamenti, ampak gre za resno bolezen, ki napada vitalne dele organizma naše države. V tem kontekstu je gotovo, da bomo bolezen občutili tudi v sistemu Slovenskih železnic, na kar nakazujejo ukrepi znotraj rebalansa proračuna, ki neposredno vplivajo na kapitalsko ustreznost odvisnih družb znotraj našega holdinga in na področje stroškov

dela povsod tam, kjer država plačuje naše storitve v okviru pogodb za izvajanje obveznih gospodarskih služb. Dolgoročno pa bo morebiti najbolj učinkoval ukrep razveljavitve zakona o namenskem vlaganju sredstev v javno železniško infrastrukturo, ki je sedaj zbiral namenska sredstva direktno iz naslova cestnin in luških koncesijskih dajatev. Vse navedeno ne vpliva optimizma na nujno potrebno modernizacijo javne železniške infrastrukture, še manj ugodno pa to vpliva na finančno zdravje novoustanovljenega holdinga SŽ. Glede na to da v tem trenutku dialog še poteka in da smo v naši sindikalni centrali SZS-Alternativa posredovali pisne pripombe na vse problematične vsebine, upam na zadovoljiv epilog napovedanih usklajevanj.

A ne glede na vso potrebno diagnostiranje naše bolezni, na iskanje pravične razdelitve bremen krize in na nujno potrebnost iskanja odgovornosti pri tistih, ki so krizo povzročili, je spoznanje, da se bo potrebno v prihodnje »pokriti le toliko do koder nam seže odeja« postalo realnost

naših razmišljanj. Filozofiji brezglavega zadolževanja v preteklosti, ki se danes prenaša v nujnost reprogramiranja kreditnih obveznosti tako države kot prezadolženih podjetij, bo počasi odklenkalo. Drvimo v zadolžitveno spiralo, ki lahko ob nespametnem pristopu povzroči, da se bomo v prihodnje soočali še z večjo razgradnjo socialne države, kot so ukrepi, s katerimi se soočamo danes. Tudi zato velja v tem občutljivem času razmišljati in ukrepati s trezno glavo.

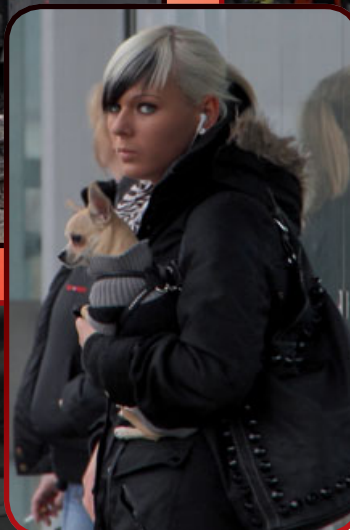
A samo varčevanje ne pomeni pot iz krize. Potrebno bo hkrati poskrbeti za gospodarsko rast, delovna mesta in investicije. Če slednjega ne bo potem se bomo po nekem obdobju zategovanja pasu upravičeno spraševali o njegovem smislu. Tudi zaradi tega upravičeno računam na to, da je današnje zategovanje (pa naj si bo to v državi ali v našem podjetju) v bistvu investicija za boljši jutri. Upam da mi prihodnost ne bo podala odgovora, da se danes motim.

Zdenko Lorber





Lepotica in zver - Railjet



Pregled aktualnih tem

... Po »švelerijih« gor in dol, pa čez kakšno kretnico okol' ...

Pred vami je pregled nekaterih tem, ki so se v zadnjih časih večkrat pojavljale v debatah med sodelavci, bile aktualne kot tema med kavo, skratka, vse o čemer strojevodje zelo radi govorimo. Pa naj bo na enem mestu.

Posloводство tako in drugače

Večna tema, a hkrati tudi tema, ki običajno ne traja prav dolgo. Pol leta je že skoraj pretečeni rok, smešno ali pa tudi ne, kakor se vzame. Seveda vsako posloводство polno moči in idej, včasih pa žal samo »idej«, zavzame trdnjavo, jo preuredi po svojem okusu, fikuse presadi na novo in jim zamenja lokacijo. Nato naroči analize, ki pa jih konec koncev nihče nima časa pripraviti, kaj šele predstaviti, kajti preden so narejene, se posloводство zamenja in jih preprosto nimaš komu pokazati. Zakaj bi jih potem delal? Tudi zadnje posloводство je, kot se je izkazalo, krenilo v brezglavi juriš. Brez taktike, brez strategije, brez gverilskega »back upa«, če kaj ne bi šlo po načrtih, skratka, brez novih, svežih idej. Ker je bilo vsem jasno, da se vsa država nahaja v gospodarski krizi, je bilo potrebno pripraviti strategijo spoprijemanja s tem »hudičem«. In so jo pripravili. Samo kakšno? Da ti gredo lasje pokonci! Namreč, izkazalo se je, da naši »vrhovniki« ne poznajo elementarnega dejstva, da se take reči običajno rešuje na dveh postavkah – prihodkovni in stroškovni. Ker se jim ideje za prihodkovno plat nikakor niso hotele prikazati v ekonomskih sanjah, so morali improvizirati. In tu se je pojavil pravi vrelec idej. Ideje so bruhale na plano kot gejziri na Islandiji. Poimenovali so jih »ukrepi za poslovni uspeh 2012«. In kaj revolucionarnega in inovativnega so izumili? Poglejmo – prenehanje Dogovora iz leta 2011, izplačilo regresa v višini minimalne plače, s 1. 7. 2012 znižanje plače v povprečju za 4%, ugotavljanje presežkov delavcev ... Vse to me spominja na zgodbo iz legendarnega stripa Diareja, kjer je nekdo predstavil temo »Uticaj kišnih glisti na melioracijo«, tisti, ki jo je pregledal, pa se

je ves zgrožen vprašal - »a kde su bratstvo i jedinstvo, a tekovine revolucije, mamu ti ...!!!«. Zato se tudi mi sprašujemo – kje so ukrepi na prihodkovni plati, zakaj nihče ne pogleda tega, zakaj vsi udrihajo po »malih« ljudeh. Smo mi podpisali škodljive pogodbe, po katerih sedaj opravljamo prevoze? Čigav interes je to? Poznam dosti ljudi iz »operative« tovarnega prometa in ko se že uspemo slišati, vedno najprej slišim – danes imamo veliko dela! Oni delajo, mi vozimo, kdo pa »kasira«?

Za evro vozil bom cel dan

Še ena zanimiva, ki dviguje lase brez statične elektrike. Pred časom je bila aktualna tema cena ure naše storitve, torej cena ure vožnje vlaka, priprave lokomotive ..., vse, za kar potniškemu in tovarnemu prometu izstavimo račun. Pa smo »kunštvali«, koliko bi morala biti, da bomo konkurenčni, pa zakaj ima RCA višjo ceno, pa vseeno dobiček (v primerjavi z nami) Potem se je izkristalizirala neka cena (povzeta po ceni pred Holdingom) in to je bilo 26 evrov na uro. Toliko stanemo! In smo vozili. Za 26 evrov na uro. Pa smo vozili, pa vozili, ampak glej zlomka, nekaj ni bilo v redu z izračunom. Kilometer je kilometer, tona je tona, samo naš evro ni bil evro, ampak vse manjši. Kaj za vraga? Preprosto. Na drugi strani ni bilo sredstev za izplačilo (vzroki nakazani v prejšnjem poglavju) in naši poslovni partnerji preprosto niso zmo-

gli izplačati 26 evrov na uro. Pa so prišli in dejali – sori fantje, lahko damo 22 evrov, več nimamo. Sprejmete ali ne, tako je. In tako je naša ura – »naš evro« – nenadoma vredna samo 22 evrov. Če bo šlo tako naprej, bomo na koncu res vozili za evro na dan. Kakšne so, oz. bodo posledice takih odločitev, ni potrebno preveč naglas govoriti. Vsi bi se morali zavedati, da je za normalno poslovanje sistema potrebno skrbeti za vsa podjetja v Holdingu. Rešitev vidimo v realnem plačilu za opravljeno storitev, saj bomo samo na ta način ugotovili, kje v Holdingu se pojavljajo težave. Rešitve za težave pa bomo morali najti v okviru Holdinga.

Centralizacija in dobički

Sedaj, ko smo organizirani v holdinški obliki, so se začele pojavljati čudne in nevarne težnje po centralizaciji poslovnih funkcij na nivo Holdinga. Kaj to pomeni? Nič drugega kot to, da bi se npr. delo, ki ga opravljajo računske in podobne službe v odvisnih službah, prenesle na sam Holding. To seveda samo po sebi ni sporno. A pozor – gre samo za delo (!), ki ga te službe opravljajo. Nihče ni govoril nič o zaposlenih. Samo o prenosu dela! Zaposlenih, ki bi to dodatno delo opravljali imajo na Holdingu dovolj. Kaj pa zaposleni v odvisnih službah? Lahko se zgodi, da bi postali nepotrebni v tem delu tehnološkega procesa. Obenem se pojavljajo



ideje, da naj bi se istočasno na Holdingu sprejemalo tudi do 80 % vseh odločitev, ki zadevajo odvisne službe. To je seveda nesprejemljivo, če že ne drugače, vsaj iz vidika logike. Sedaj naj bi o tvojih potrebah odločal nekdo, ki ne pozna in ne razume situacije, saj ne bo usposobljen za to. In potem bo tako kot v bratski ZDA. Če cariniku slučajno nisi všeč, te ima na meji vso pravico obrniti in poslati tja, od koder si prišel. Brez možnosti ugovora!

Smisel oz. pomen sindikata kot inštitucije

Žal, spoštovani kolegi, se moramo spustiti tudi v to temo. Bo rahlo boleča, saj ne bomo kritizirali drugih, ampak sami sebe. Kajti tukaj smo mi na »prangerju«. Najprej si bomo postavili vprašanje – Kaj mi sindikat pomeni? Kaj mi pomeni članstvo? Zakaj sem pravzaprav član? In zdaj si naj vsak sam odgovori. Moj pogled je sledeč. Tudi sam sem dostikrat kritičen do odločitev, odnosov, tudi do vodstva. A zakaj? Da bi samo kritiziral? Nikakor ne!! Vedno, ko neko stvar kritiziramo, moramo obenem imeti v glavi vsaj približno rešitev problema, vsaj neko okvirno idejo. Predstaviti moramo problem na način, ki bo smiseln, saj bo le tako možno najti rešitev. Že vnaprej kričati – vodstvo nas ne posluša in bo naredilo po svoje – je najbolj neproduktiven način. Jasno, da bo vodstvo naredilo po svoje, če mu ne bomo dali nekih smiselnih smernic in idej. »Prirogoviliti« do predsednika in težavo predstaviti v smislu - ... ja madona! ... - je popolna izguba časa – vašega in predsednikovega. Izpostaviti problem – predstaviti problem – ponuditi oz. predlagati rešitev. To je edina pot, ki prinese vsaj neko rešitev.

Nadalje – ne razumem ljudi, ki vedno poudarjajo - »... samo plačujem, pa nikoli nikamor ne grem, medtem, ko drugi »žrejo« za moj denar ...« No, to moramo razčistiti. Nihče ne »žre« za denar drugega. Vsi člani plačujemo članarino in vsem nam so odprta vrata na izlete, srečanja ... Med nami bo morala zrasti zavest, da sindikat niso samo tri »žurke« na leto, nekaj izletov in obdaritev otrok. Vsak, ki se je podal globje v delovanje sindikata, se je lahko sam

prepričal o tem. Dela je ogromno, čeprav člani tega večkrat ne vidimo. Če kdaj v kakšnem stranišču ni toaletnega papirja, ja – ok, če je to največji problem, potem nam res ni hudega.

Sindikat je kompleksna zadeva, kompleksna organizacija, drugače ne bi mogel delovati. Že včasih so v razvitem zahodnem svetu rekli, da je sindikat kot neke vrste »mafija«. Pa ne v negativnem smislu. Sindikat je kot nogometno moštvo. Vodje igrajo na terenu, predsednik brani gol, ostali aktivni predstavniki so napadalci, branilci, vezisti, članstvo pa so rezervni igralci, ki glasno podpira igro svoje ekipe. Kajti pogajanja, usklajevanja in podobne reči so kot igra – boljši igralec, boljše moštvo zmaga in unovči točke. In ekipa ponori od zanosu zmage ali pa gre v drugo priložnost, drugo tekmo. Tako pač je. Kdor tega ne razume ...

Micka še kar pije, ne da bi plačala ...

134 milijonov razlogov imamo, da smo slabe volje, oz. nas rahlo skrbi. 134 milijonov evrov je namreč vsota, ki jo država še kar dolguje Slovenskim železnicam, ki so v medijih vedno poimenovane kot podjetje »zgubaške Slovenske železnice«. O tem nazivu ne gre preveč razpravljati, saj je to stvar svobodnih umetnikov, oz. v tem primeru umetnikov na svobodi. Pustimo jim veselje. Naše »veselje« pa je nastajalo skozi čas, ko so se sredstva iz tovarnega prometa prelivala v infrastrukturo. In danes je tovarni promet tam kjer je, mi smo tudi tam nekje poleg, infrastruktura pa... In to naše veselje, ki se počasi spreminja v zaskrbljenost, lahko privede do težav pri zagotavljanju kapitalne ustreznosti in poslovanju posameznih družb v sistemu Slovenskih železnic. In ker smo odvisni eden od drugega ... **Micka, denar na mizo, drugače pozabi na novo rundo ...**

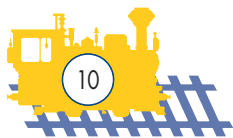
Vsi so varčevali, njih ni bilo ...

Nima smisla razlagati na dolgo in široko. Pripravlja se nov socialni sporazum. Kaj pričakujemo mi, nam je bolj ali manj jasno. Kaj pa želijo delodajalci. Glej in se čudi:

poenostavitev postopkov zaposlovanja in odpovedi o zaposlitvi ter poenostavitev postopka odpovedi večjemu številu delavcev, uveljavitev enotnega odpovednega roka ob odpovedi pogodbe o zaposlitvi na 30 dni, obračunavanje prvih treh dni odsotnosti zaradi bolezni v breme delavca, neupoštevanje časa za malico v delovni čas, ukinitve odpravnine ob upokojitvi ..., in še kar nekaj takih, »visoko socialnih« predlogov imajo na zalogi. Kaj bodo pa oni sami prispevali? Menedžerji in lastniki podjetij preprosto povedo, da bodo podjetja in proizvodnja selili drugam, kjer je delovna sila »cenejša«. Verjetno je samo bolj prestrašena in šikanirana kot pri nas, zato si naši »strokovnjaki« že maneje roke ob misli, kako bodo te reveže izkoriščali. Naši lastniki podjetij počasi povzemajo logiko naših demokratično mislečih »bratov« preko oceana. Ko boste naslednjič kupovali športne copate nekega podjetja iz dežele »preko« oceana, se spomnite na tole. Doma sedi samo direktor in nekaj uprave, vse ostalo pa izdelujejo na drugem koncu sveta in to za drobiž na dan. Pa še ta podjetja uradno niso v lasti matičnega podjetja, ampak v rokah kooperantov, ki delavce izkoriščajo do konca. Matično podjetje pa si seveda umije roke, saj o tem »ne ve nič«. Kdor misli drugače, lahko dobi demokratično lekcijo v obliki 101. padalske brigade. Ampak, glej, v državi, iz katere matično podjetje izhaja, lahko vidimo ljudi brez dela, ljudi brez domov, brez sredstev za osnovno zdravstveno oskrbo ... (za katero veliko državo gre, ste najbrž že sami ugotovili, podjetja pa ne bomo omenjali z imenom, da mu ne naredimo reklame). Ljudje bi radi delali, pa nimajo kje. Ker so lastniki zaradi grabežljivosti (in ne iz ekonomskih razlogov) proizvodnjo selili v »one dolar country«. To bi radi delali tudi pri nas. Si želimo tega? Zato pa – gospodje, čas je, da poveste, kaj boste za premagovanje krize prispevali sami!!! Ne govorite samo drugim, kaj je njihova obveza in ne plezajte preko njihovih hrbtov. Zaključek – bolje »grški« scenarij, kot »preko oceansko demokratični« scenarij. Mislite si, kar hočete ...

Robert Zakrajšek





Postopki ob izrednem dogodku

OBVEŠČANJE

- Neposredno po dogodku nemudoma in na najhitrejši način obvestiti progovnega prometnika ali prometnika ter nadzornika vleke matične enote
- Če so v izrednem dogodku poškodovane tudi osebe, se mora začeti reševanje poškodovancev in takoj obvestiti regijski center za obveščanje na tel. številko 112.
- Če ni možnosti neposrednega klica na regijski center za obveščanje, o tem posebej opozori progovnega prometnika ali prometnika.
- Pri obveščanju o izrednem dogodku strojevodja navede predvsem naslednje podatke:
 - svoje ime in priimek,
 - številko vlaka,
 - kraj izrednega dogodka (v katerem kilometru je čelo vlaka),
 - prostost ali neprevoznost sosednjega tira na dvotirni progi,
 - vrsto in število iztirjenih voznih sredstev,
 - potrebo po izklopu napetosti v vozni mreži,
 - oznake na nalepkah vagonov, naloženih z nevarnimi snovmi,
 - morebitno iztekanje ali uhajanje nevarnih snovi,
 - druge podatke, ki jih zahteva operativni delavec upravljalca ali vlečna enota

DAJANJE PODATKOV IN IZJAV

- Udeleženci pri izrednem dogodku so dolžni dati preiskovalnemu organu ali delavcem MNZ podatke o izrednem dogodku, ter se ravnati v skladu z njihovimi navodili, udeleženca so dolžni poučiti o njegovih pravicah v postopku.
- Osebe vlečnih vozil, udeležene pri izrednem dogodku, mora dati železniškemu osebju, ki preiskuje izredni dogodek, delavcem MNZ, preiskovalnemu organu ali republiškem inšpektorju izjavo v zvezi z izrednim dogodkom. Ta izjava nima za delavca, udeleženega v izrednem dogodku, nobene pravne podlage za nadaljevanje preiskave.

UGOTAVLJANJE PRISOTNOSTI ALKOHOLA

- Osebe vlečnih vozil mora na zahtevo pooblaščenih železniških delavcev ali državnih organov opraviti test za preverjanje morebitne vsebnosti alkohola v organizmu s sredstvi ali napravami za ugotavljanje alkohola v krvi ali z odvzemom krvi v zdravstveni ustanovi.
- Osebe vlečnih vozil sme oditi z mesta izrednega dogodka šele tedaj, ko dobi zamenjavo.
- V primeru odreditve na odvzem krvi obvesti tudi svojo vlečno enoto, ki po potrebi poskrbi za vrnitev delavca v matično enoto.

PREDAJA BRZINOMERNEGA TRAKA

- Strojvodja je dolžan železniškemu osebju, ki preiskuje izredni dogodek, delavcem MNZ, republiškem inšpektorju ali preiskovalnemu organu izročiti registrirni trak merilnika hitrosti. Oseba, ki prevzame registrirni trak, mora prevzem potrditi v rubriko »Opombe« obrazca EV-1, oziroma izdati ustrezno potrdilo. V omenjeno rubriko napiše ime in priimek, delovno mesto oziroma funkcijo, ki jo opravlja in se podpiše.

PRIDRŽANJE

- Pooblaščen uradna oseba lahko napoti železniškega delavca k preiskovalnemu sodniku, ali ga pridrži do njegovega prihoda, če oceni, da bi mogel dati za kazenski postopek pomembne podatke. Pridržanje lahko traja največ šest ur.
- Osebe vlečnih vozil ima pravico, da o pridržanju obvesti matično vlečno enoto.
- Osebe vlečnih vozil sme oditi z mesta izrednega dogodka šele tedaj, ko dobi zamenjavo.

ZAČASNA PREPOVED OPRAVLJANJA DELA NA KRAJU SAMEM

- Pooblaščen delavec delodajalca oziroma inšpektor na kraju samem začasno prepove delo izvršilnemu železniškemu delavcu udeležnemu v nesreči.

NADALJNI POSTOPKI

- Zaslišanje delavca v matični enoti se opravi po preteku 24 ur od izrednega dogodka. Tega zaslišanja se delavci, udeleženi pri izrednem dogodku, morajo udeležiti, zapisnik zaslišanja pa je uradni dokument v postopku preiskave.
- O izrednih dogodkih in izrednostih med delom mora strojevodja po končani službi napisati poročilo na predpisanem obrazcu.

IZREDNI ZDRAVSTVENI PREGLED

- Izvršilni železniški delavec se po nesreči ali resni nesreči v kateri je bil udeležen ali huje poškodovan, napoti na izredni zdravstveni pregled.

Zlatan Ostrouška



Fotoreportaža

Tako to rade u Bosni

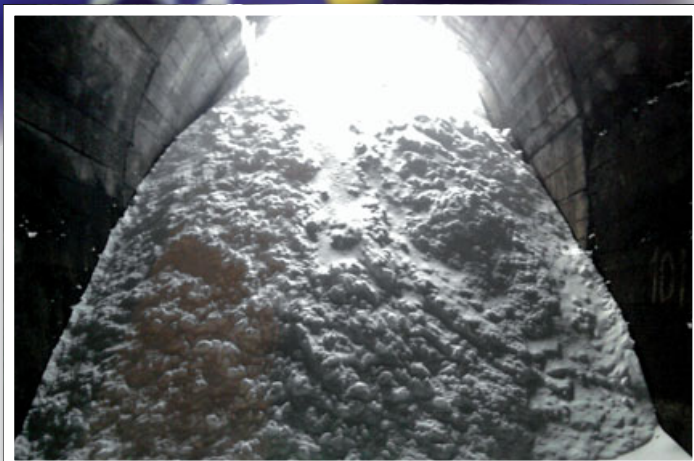


Foto – arhiv železnice Bosne in Hercegovine

Pereča tematika – dodelitve nagrad za preprečitev materialne škode ali nesreče

V nekaterih sekcijah za vleko je strojno osebje soočeno z vrsto težav, kadar je potrebno prejeti nagrado za preprečitev izrednega dogodka ali materialne škode v železniškem prometu. Največkrat se težave pojavljajo pri izplačilu nagrade za opaženo oz. ugotovljeno strgano vešalko voznega voda. Vzrok je namreč v tem, da se področja oz. poslovne enote, ki pokrivajo oz. vzdržujejo ta segment železniške infrastrukture, na vse načine ogibajo potrditvi poročila, ki je osnova službi za vleko za izplačilo nagrade strojnemu osebju. Če zadevo pogledamo z naše strani – ugotovljena strgana vešalka voznega voda lahko prepreči večje poškodbe odjemnikov toka in streh lokomotiv in EMG – jev, torej prepreči nepotrebne stroške, ki bi jih podjetje (lastniki vozil – potniški in tovorni promet) imelo s popravilom vozila in izpadom le – tega iz prometa. Višina nagrade zagotovo ne dosega stroška popravila in izpada vozila iz eksploatacije. Zakaj se torej določene službe na vse načine izogibajo potrditvi vešalk? Žal na to nimam odgovora. Lahko temu rečemo kriza in varčevanje. Vendar pa je to varčevanje v stilu – varčujemo ne glede na to, koliko nas bo to stalo. Včasih slišimo tudi razlago o »nevarnih« in »nenevarnih« vešalkah. Na ta način imajo naši nadrejeni zvezane roke, saj ne morejo dokončati postopka ne glede na to, kako bi to želeli. Naj pojasnim, da »nevarne« in »nenevarne« vešalke ne obstajajo. Iz preverjenih zanesljivih virov lahko povem, da ta klasifikacija uradno ne obstaja nikjer, ampak je umotvor za varčevanje. Kakorkoli, skozi te čeri se bomo na tem mestu težko prebili. Zato se raje posvetimo dvema stvarima, ki določata izplačilo nagrade – Kolektivna pogodba in Navodilo 603 – navodilo o merilih za dodelitev nagrad za preprečitev nastanka materialne škode ali nesreče v železniškem prometu. Pred nami je pregled dejstev, ki bi morala veljati. Zakaj včasih ne delujejo – no, na to naj odgovorijo tisti, ki redno poskrbijo za to.

Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa – člen 172 – **Delodajalec lahko dodeli enkratni znesek ali drugo obliko gmotne spodbude delavcu, ki pri svojem delu doseže izjemne rezultate ali s svojim ravnanjem prepreči nesrečo v železniškem prometu. Kriterij za dodelitev enkratnega zneska ali drugo obliko gmotne spodbude delavcu, ki s svojim ravnanjem prepreči nastanek materialne škode (!) ali nesrečo v železniškem prometu, se podrobneje opredelijo s splošnim aktom.** Iz zapisanega sledi, da je že KPDŽP osnova za izplačilo nagrade, saj bi strgana vešalka povzročila materialno škodo. Vendar pa so v nekaterih službah žal sposobni prebrati samo nekaj besed tega člena, namreč – **lahko dodeli** – in to je povod za vse zaostanke. Zakaj? Kdo ve ...

Nadalje si pogledajmo nekaj členov prej omenjenega **Navodila 603**, ki zadevajo to nesrečno področje.

4 - Primeri preprečitve nastanka materialne škode ali nesreče v železniškem prometu po tem navodilu

Kot primeri preprečitve nastanka materialne škode ali nesreče v železniškem prometu se štejejo:

- direktna preprečitev nesreče
- najdba okvar na vozilih v prometu
- najdba počene tirnice
- preprečitev izrednega dogodka zaradi ovire na progi
- **najdba okvare na voznem omrežju ali na SVTK napravah**
- preprečitev posegov tretjih oseb, ki ogrožajo varnost železniškega prometa
- preprečitev oziroma lokaliziranje požara na železniškem območju in voznih sredstvih
- ugotovitev tatu, ki si je prisvojil železniško premoženje oziroma blago pri prevozu
- ugotovitev preteže naklada



- ostali primeri preprečitve materialne škode ali nesreče v železniškem prometu.

5 - Višina nagrade

Višina nagrade za posamezne primere je okvirno določena v Prilogi 1 tega navodila in je izražena v odstotkih zadnje znane povprečne mesečne bruto plače v družbi oziroma delavca, če je ta zanj ugodnejša.

Pri določanju konkretne višine nagrade se upoštevajo predvsem naslednje bistvene okoliščine:

- predvidena višina preprečene škode
- časovne in krajevne okoliščine ob preprečevanju neposredne nevarnosti
- obseg nevarnosti za življenje ljudi, oziroma lastnino

- prispevek delavca oziroma druge fizične osebe pri preprečevanju nesreče.

Do nagrade je upravičen vsak delavec, ki je sodeloval pri preprečitvi nastanka materialne škode ali nesreče v železniškem prometu.

Delavcu nagrada ne pripada, če delovno mesto, na katerega je razporejen vključuje tudi dela pri ugotavljanju okvar in napak **(to ne more biti izgovor za neizplačilo, saj strojevodje nismo zaposleni v službi za energetiko!)**

Do nagrade v nobenem primeru ni upravičen delavec, ki je posredno ali neposredno s svojim delovanjem ogrožal varnost v železniškem prometu, čeprav je pozneje sodeloval pri preprečitvi nastanka materialne škode ali nesreče.

6 - Odobritev nagrade

O odobritvi nagrade in njeni višini s posamičnim sklepom, najkasneje v 30-ih dneh po preprečitvi nastanka materialne škode ali nesreče v železniškem prometu, odloči pristojni direktor poslovne enote po lastni pobudi ali na predlog vodje sekcije oziroma drugega predlagatelja.

Vendar pa moram tu še enkrat dodati, da brez končnega poročila naš nadrejeni nima osnove za odobritev nagrade, na kar največkrat žal nima vpliva.

Za konec si pogledimo še nekatere višine nagrad za posamezne primere, ki so vsaj v naši službi najpogostejši.

Izvleček Priloge 1 Navodila 603

Opis primera		Višina nagrade v % bruto plače delavca oz. v družbi
Direktna preprečitev nesreče	Preprečitev trčenja	30–130 %
	Preprečitev oplazenja	20–50 %
	Preprečitev iztirjenja	20–50 %
	Preprečitev trčenja vlaka s cestnim vozilom	20–30 %
Najdba okvar na vozilih in v prometu	Najdba napočene oz. počene osi, napaka na lokomotivskem mehanizmu	20–40 %
	Ugotovitev vroče osi	40 %
	Ugotovitev počenih in nevarno poškodovanih kolesnih obročev	20–30 %
Najdba počene tirnice	Na odprti progi	30 %
	Na glavnem prevoznem tiru	20 %
Preprečitev izrednega dogodka zaradi ovire na progi	Neposredna nevarnost za promet	20–70 %
	Brez neposredne nevarnosti za promet	20–30 %
Najdba okvare na voznem omrežju	Neposredna nevarnost za promet	10–25 %
	Brez neposredne nevarnosti za promet	10–15 %
Najdba okvare na SVTK napravah		20–50 %

Ko pogledamo postavko za najdbo okvare na voznem omrežju, vidimo, da smo do izplačila nagrade za najdeno vešalko upravičeni v vsakem primeru, ne glede na to, ali gre za »nevarno« ali »nenevarno« vešalko. Zakaj se pa v praksi pojavljajo težave z izplačili? Kot rečeno – kdo ve?

Robert Zakrajšek

NEKOMU INFORMACIJA, DRUGEMU RAZMISLEK

Famozna izkoriščenost med delovnim časom

V medijih strojevodje večkrat beremo »udarne« prispevke o tem, kako slabo smo izkoriščeni med delovnim časom. Menda okrog 25%. Govorim po spominu, da me ne bo kdo slučajno držal za besedo. Beremo samo o tem, kaj ne delamo, nič za vruga pa ne piše o tem, kaj delamo. Ker po »zanesljivih virih«, ki vso to zgodbo seveda dobrohotno servirajo podatkov in »senzacij« lačnim medijem, tako ali tako ne delamo nič. Še ko delamo, ne delamo nič. Kakšna sreča za podjetje! Namreč – tisti, ki nič ne dela, tudi ne greši. In če ne greši, njegovi grehi ne morejo predstavljati stroškov, ker jih ni. **Joy of life!!!!** - bi s solznimi očmi od sreče zakričali naši zahodni evropski bratje. Ker pa smo za malenkost bolj proti vzhodu, gre ta zgodba pri nas malo drugače. Namreč – hkrati s tem, ko vsi na veliko računajo in razlagajo, koliko en strojevodja naredi oz. po njihovo ne naredi med delovnim časom, obenem v en glas zatrjujejo, da režiji ni mogoče izračunati izkoriščenosti. A glej, he, he, zmota, dragi moji, zmota.... Ko sem pred časom listal po strokovni knjižnici moje boljše, predvsem pa veliko lepše polovice, sem naletel na knjigo Ekonomska statistika in Poslovna statistika, katere avtorica je dr. Lea Bregar. In ko sem jo vprašal, zakaj režiji ni mogoče izračunati izkoriščenosti, se je

samo nasmejala in mi pokazala poglavje v knjigi. In potem sem se nasmehnil tudi jaz. Zakaj? V knjigi je lepo prikazan primer, kako režiji izračunati izkoriščenost. Ne moreš verjeti! Potem, ko so nas ves čas »futrli« - o ne, ne, tega se pa ne da, to velja samo za vas tam spodaj, sem v roke dobil kronski dokaz, da je stvar še kako izvedljiva. Seveda bodo nasprotniki takoj postavili obrambno linijo, ampak glej, ta primer je napisala doktorica svoje stroke. Če mislijo, da so pametnejši, pot pod noge, pa k Bregarjevi Lei ...

No, pa se poigramo s primerom. Je šolski, vzorčen, ampak vsaka praksa je nastala skozi teorijo. Kdor misli drugače, se žal moti. Primer je sestavljen iz šestih računskih operacij in je morda malce kompliciran, ampak med branjem in pisanjem sem se ne samo zabaval, ampak tudi podučil, dajte se še vi.

Čisto za začetek naj razčistimo, da so v režiji našega podjetja zaposleni tudi ljudje, ki dejansko ogromno delajo in njihovo delo prinaša učinek. Njim kapo dol! In če gredo med delovnim časom dvakrat na kavo, bom prvi, ki bo utišal »garaške« jezike in jim dal še za eno kavo, ker si jo resnično zaslužijo, pa če se vsi vržejo ob tla ... Tako, to je moje stališče, pa četudi se sedaj dvigne vihar v kozarcu vode. Kar naj se. Bo že minil ...



Primer:

Na osnovi podatkov v preglednici analizirajte izkoriščenost delovnega časa in pojasnite vzroke neizkoriščenosti delovnega časa za določeno obdobje – v našem primeru tromesečje v – recimo temu – nekem podjetju. Povprečno število zaposlenih v režiji je bilo npr. 280, imeli so 7 urni delavnik, odsotni pa so bili tako – »običajno« – kot v vseh podjetjih.

Preglednica kot osnova za nadaljnji izračun izkoriščenosti na delovnem mestu

Mesec	Število delovnih dni	Število enot delavec – ura	Število enot delavec – dan
Januar	25	39.200	5.800
Februar	22	37.100	5.400
Marec	26	39.400	6.200

Podano preglednico razširimo s podatki, ki jih potrebujemo v nadaljnjem izračunu – po domače povedano, seštejemo postavke

Mesec	Število delovnih dni	Število enot delavec – ura	Število enot delavec – dan
Januar	25	39.200	5.800
Februar	22	37.100	5.400
Marec	26	39.400	6.200
Skupaj	73	115.700	17.400

Izračunamo povprečno dolžino delavnika – pdd

$pdd = \text{število enot delavec – ura} / \text{število delavec – dan} = 115.700 / 17.400 = 6.65$

V preučevanem obdobju je delavnik v podjetju trajal v povprečju **6.65 ur** (hm, mar niso zaposleni za 7 ur?)

Nato izračunamo povprečno dolžino meseca – pdm

$pdm = \text{število enot delavec – dan} / \text{število zaposlenih} = 17.400 / 280 = 62.1$

V preučevanem obdobju so delavci v podjetju realizirali **62.1** delovnih dni (še kar nekaj manjka do polnih 73, se vam ne zdi?)

Nadalje se lotimo koeficienta izkoristka delovnega dne – Kidd

$K_{idd} = \text{povprečna dolžina delavnika} / \text{zakonska dolžina delavnika} = 6.65 / 7.00 \times 100 = 95 \%$

V podjetju je bil v preučevanem obdobju delavnik v povprečju izkoriščen 95 % (**pozor!!!! – primerjavo z našimi cca. 25 % bom podal na koncu, zato se ne veselite prehitro**). Iz-

gube delovnega časa so posledica nediscipline, nenadzorovanih odhodov, podaljšanih malic ... (glej, glej, le kdo bi si to mislil)

Napad zlobe še ni končan! Gremo k koeficientu izkoristka delovnega meseca – K_{idm}

$K_{idm} = \text{povprečna dolžina meseca} / \text{zakonska dolžina meseca} = 62.1 / 73.0 \times 100 = 85 \%$

V podjetju je bilo v preučevanem obdobju izkoriščenih 85 % razpoložljivih delovnih dni, posledično zaradi neprihodov zaposlenih na delo – vzroki različni (no, vse lepše in lepše ...)

In za konec še izračun integralnega koeficienta izkoriščenosti delovnega časa – K_{int}, za kar imamo dva načina: neposredni in posredni. Vzemimo neposrednega, saj je razlika med obema samo posledica zaokroževanja

$K_{int} = \text{št. enot delavec – ura} / \text{zakonsko št. delovnih dni} \times \text{zakonsko št. ur delavnika} \times \text{št. zaposlenih}$

$K_{int} = 115.700 / (73 \times 7 \times 280) \times 100 = 80.9 \%$ (!)

Končna ugotovitev – razpoložljivi delovni čas v preučevanem tromesečju preučevanega podjetja je bil izkoriščen 80.9 %. Čeprav je primer vzorčen, je vseeno vzet iz realne prakse in nikakor ne gre na mlin zapriseženih režijskih garačev, ki imajo polna usta besed o tem, koliko naredijo, se vam ne zdi? In ko se le – ti potem spotikajo v strojevodje in našo, menda samo cca. 25 % izkoriščenost, pozabijo povedati (kdo ve zakaj?) dejstvo, da v to upoštevajo samo čas vožnje od točke A do točke B. Po njihovi »logiki« se lokomotiva pregleda in opremi sama od sebe, ravno tako se sama pripelje na vlak, zavore se očitno kar same preverijo (tega še na vesoljski odličnosti – ladji Enterprise – nimajo, sem gledal vse serije (next generation) – vedno sta pri preizkusih prisotna g. Geordi in g. Data ...), lokomotiva se po končani vožnji sama pregleda in zapelje v depo ... Resnično – ni da bi govoril. Me pa strašno veseli dejstvo, da se izkoriščenost med delovnim časom lahko izračuna tudi tistim, ki s prstom tako radi kažejo na nas. No, garači biblijskih razsežnosti, pa smo v istem čolnu. Menda se nihče v podjetju – glede na splošno javno mnenje – ne pretegne od dela, če smo ravno pri tem. Samo, naše »nedelo« velikokrat poteka takrat, ko vi sladko spite, ste na suhem in toplem, ste pri svojih družinah.... Tudi strojevodje imamo družine, ravno tako vsi ostali zaposleni v operativnem delu našega podjetja, po skoraj 25 letih »kontrolerja« - čistih letih, brez beneficije!!! – jih poznam ogromno ... Žal tega nihče noče videti, raje bi videli, da teh ljudi ne bi bilo ... No, niti ni pomembno – 80.9 % pove vse, pa čeprav je samo šolski primer. Kdo ve, kaj bi pokazal realni izračun. Kakšen bi bil realni procent iz realnega življenja neke »režije«, predvsem tistih, ki so tako radi glasni. Kavice, dolge malice, cigaretki, kar tako malo ven ... Morda je že čas, da ga kdo naredi!

Robert Zakrajšek



Prometna tehnična komisija SSSLO

V letošnjem letu načrtujemo skupaj z družbo VIT zaključiti kar nekaj projektov, čeprav se vsak dan srečujemo z večjo krizo, ki tudi Slovenskih železnic ne bo obšla.

Tako smo zamenjali službene letne jakne, katere so bolj kvalitetne od sedanjih, predvsem pa so bolj vidne, saj imajo vsi odsevni trak, kateri prispeva k večji varnosti strojnega osebja.

Želimo tudi, da bi zamenjali zimske bunde, ker so se stare izkazale kot zelo nepraktične in nevarne glede na specifičnost dela strojnega osebja, pa tudi kvaliteta le - teh je neprimerna. Upam, da nam bo uspelo urediti tudi to.

Sedaj imajo strojevodje na razpolago tudi možnost izbire zaščitnih rokavic in sicer med usnjenimi ter plastificiranimi, katere ne vpijajo olj, goriva ter ostalih tekočin.

V tem letu poteka zamenjava enotnih ključavnic na vseh lokomotivah in elektromotornih vlakih, na dizel motornih vlakih pa ostanejo stare enotne ključavnice. Strojno osebje bo dobilo ključ v osebno rabo, po končani zamenjavi pa ostanejo glavni ključki na vozilu.

Že sedaj to poteka na lokomotivi ser. 541, kjer nismo zaznali nikakršnih problemov pri zapuščanju vozila.

Na DMV 711 se namešča krmilno stikalo za EP zavoro, načrtujemo pa tudi namestitve na EMV 311.

Praksa skozi uporabo na DMV 713 je pokazala, da je stikalo za EP zavoro izredno dobra rešitev za bolj natančno in lažje zaustavljanje garniture.

Tudi zamenjava zavornih oblog na DMV 713 se je v teh zimskih razmerah izkazala kot zelo učinkovita, saj ne prihaja

več do prevozov mesta ustavitve, je pa res, da so nove zavorne obloge precej glasne. Nameščene so samo v zimskem času.

V planu je tudi poskusna namestitve pnevmatskega stola na lokomotivo 664, saj imamo na teh lokomotivah velik problem glede utesnenosti kabine. Na teh lokomotivah problem stolov žal še vedno ni rešen, stari stoli so zelo neprimerni za strojno osebje, zato upamo, da bo poizkusna vgradnja dala dober impulz za celovito rešitev te, resnično velike težave.

Žal drži tudi to, da je še veliko problemov nerešenih, želim si pa, da jih bomo kljub slabim napovedim v gospodarstvu, skupaj z družbo VIT tudi rešili.

Srečno vožnjo!

Marko Janežič, predsednik PTK SSSLO



Intervju: Rinaldo Zobeles

Pred vami je drugi del »mini serije« intervjujev, ki sem jih opravil na lanske letošnje srečanju predstavnikov sindikatov na Bledu. V prejšnji številki ste spoznali Luxemburg, danes pa se podajmo v Švico, kjer menda vse popolnoma »štima« že od prve ustave, sprejete pred »ohoho« leti naprej. Pa je pri njih res vse tako pravilno in idealno, kot običajno mislimo mi? V naslednjih vrsticah ...

Kdo ste?

Rinaldo Zobeles, predsednik Združenja strojevodij LPV-SEV, prihajam iz Švice.

Kakšno delo opravljate v podjetju in koliko časa?

V podjetju SBB delam kot strojevodja od leta 2001. Prej sem delal 21 let v sklopu spremnega vlakovnega osebja.

Kako je organizirano vaše podjetje, kakšna je njegova struktura, kam sodi področje za vleko vlakov?

Podjetje se je pred leti, okoli leta 2001, razdelilo v ločene enote. To pomeni, da imamo ločena področja za potniški promet, tovorni promet, infrastrukturo in nepremičnine. To smo sicer storili z namenom transparentnosti in prihranka stroškov. Slednje je imelo posledice v spodnjih slojih prejemnikov osebnih dohodkov, ker se je tam pritisk stroškov povečal, kajti vsaka enota/divizija ima podobne vodstvene organe.

Strojevodje so porazdeljeni v tri divizije: potniški promet (P), tovorni promet (G) in infrastruktura (I). P je okrajšava, ki pomeni: P-OP-ZF (potniški promet - izvajanje - vleka vlakov), pri tovrnem prometu: G-PN (Cargo - proizvodnja), pri infrastrukturi: I-BF (infrastruktura - postaja). Potniški promet je, kot že samo ime pove, zgolj prevoz potnikov, Cargo zgolj tovorni promet in infrastruktura je pretežno pristojna za postaje tovrnega prometa. Sem sodijo še vzdrževalni vlaki, ki prav tako vozijo po

progi, ter gasilni in reševalni vlak, ki pride na pomoč potniškemu vlaku in evakuira potnike, ter odvleče zaustavljeni vlak, če se ta na postajo ne more več vrniti samostojno.

Kdaj ste se začeli aktivno ukvarjati s sindikalizmom, kaj je bil povod za to?

Ko je leta 2005 hudo zbolel moj najmlajši sin, me je ravnanje delodajalca pri tej družinski zadevi pripeljalo do tega, da sem se prijavil za funkcijo v sindikatu, ko so iskali kandidata za predhodnika, ki je odstopil.

Kako je organiziran vaš sindikat, na kakšen način deluje?

Imamo »matično hišo« SEV, ki je streha naše organizacije. V njej je združenih devet podsekcij za različne poklice. Najvišji organ je kongres, ki zaseda vsaki 2 leti. Komisija za preverjanje poslovnosti (GPK), ki preverja posle, kongresu predlaga razrešnico ali ne. Imamo tudi profesionalno zaposlene v smislu vodstva podjetja: predsednika, podpredsednico, podpredsednika in odgovornega za finance. Sem je treba šteti še vse sindikalne sekretarje v matični hiši v Bernu ali na regionalnih sekretariatih. Skupaj torej približno 60 zaposlenih. Nato je tukaj še uprava kot strateški organ - 21 članov iz različnih podsekcij in 3 člani komisij: za ženske, migracijo in mladino. Volilni glasovi se štejejo po deležih, kar pomeni; več članov, več volilnih glasov. Podsekcije so v večini avtonomne v svojem delovanju. Pomembno je obveščanje, podporo vrši SEV, če gre za določene posle.

Združenje strojevodij LPV je 01.01.2011 izvedlo reformo, ki jo navajam v glavnih potezah:

- Skupščina delegatov (DV), ki kot najvišji organ odloča o poslih.
- Komisija za preverjanje poslov (GPK), ki preverja posle in skupščini delegatov predlaga razrešnico, če so ti posli v redu.



- Centralna uprava (ZV) s centralnim predsednikom (ZP), centralnim sekretarjem (ZS, centralnim blagajnikom (ZK) in štirimi resornimi vodji: P, Cargo, RhB (režijske železnice) in BLS (Bern-Lötschberg-Simplon). To vodje so hkrati tudi podpredsedniki.

Vmes pa imamo še resorje, ki lahko dajejo centralni upravi priporočila. Ti nimajo pristojnosti odločanja. Končno sledijo še sekcije, ki jih lahko vodi samostojna uprava in imajo lastno avtonomijo. Upravo sestavljajo najmanj: predsednik, blagajnik in sekretar. Lahko pa še vključijo druge. Sekcije lahko na skupščino delegatov naslovijo prošnje, ki jih ta potrdi ali zavrne.

Pred reformo so centralno upravo oz. tedanji centralni odbor sestavljali; centralni predsednik, centralni sekretar, centralni blagajnik, podpredsednik potniškega prometa, podpredsednik tovrnega prometa in podpredsednik kadrovske komisije. Centralno upravo je sestavljalo okoli 35 članov iz vseh železnic, organiziranih v okviru Združenja strojevodij LPV, kot denimo SBB potniški promet, SBB Cargo, režijske železnice RhB in BLS (regionalni železniški prevoznik potnikov, ladijski pre-

vozi), predstavnik regionalnih strojevodij do strojevodij B100 (max. 100 Km/h) in predstavnika žensk.

Kako bi ocenili vaš odnos z vašim delodajalcem - ima posluh za vaše zahteve ali je bolj gluhi sogovornik.

Do pred kratkim je bilo tako. Prejšnji vodja vleke v potniškem prometu je bil znan po tem, da ne upošteva pogodb in dogovorov. Novi vodja vleke je v tem smislu mnogo boljši in tudi pripravljen na pogovore. Pri vsakem višjem vodji pa je situacija različna. Piha zelo grob veter in vedno znova se je treba boriti. To zadeva največkrat in zlasti prejemnike nižjih plač. Pri nas je tudi vedno znova boj za to, da ni še slabše. Pritisk varčevanja je žal vedno večji.

Opišite prosim, kako poteka vaša dnevna izmena - ko začnete službo,

prevzem lokomotive, priprava na vožnjo, dolžina trajanja posamezne vožnje, odmori med vožnjami, odmori med izmenami, zaključevanje izmene..., skratka, vse kar je zanimivega z vidika ene izmene.

Ker je zadeva v širšem smislu zelo obširna, bom poskusil biti zelo kratek, obenem pa vaše bralce pozivam, da si lahko, če jih bo to zanimalo več podrobnosti ogledajo na spletu v naših pravilnikih: AZG/AZGV (Uredba z dne 26. januarja 1972 o delu v podjetjih javnega prometa, op. prev.) in Zakonu o delovnem času/ Uredba o zakonu o delovnem času, BAR strojevodji (Panožno specifična ureditev delovnega časa) in povezavo do GAV SBB P (potniški promet) + I (infrastruktura) in GAV SBB Cargo.

Če bi moral opisati vse turnuse, ki so mogoči, bi bilo to neskončno dolgo. Kar pa se lokomotive tiče: prvi prevzem pred

odhodom zajema kontrolo lokomotive zunaj in znotraj. Nato se preverijo vsi varovalni avtomati in releji ter vsi pnevmatski sestavni deli in ventili. Nato sledi kontrola varnostnih naprav, kontrola snežne naprave, stare ali nove, elektronska verzija, namestitev LEA (elektronski asistent za strojevodjo)... Glede na delo vzame prej navedeno od 25 in 45 minut časa. Smo pod časovnim pritiskom in ne sme biti nobenih motenj, sicer čas ne zadošča.

Neprekinjeno lahko vozimo do največ 5 ur, nato mora slediti prekinitev dela ali odmor, glede na dolžino turnusa. (glej BAR). Če vlaka ni potrebno pripraviti, se začne delo na kabini strojevodje od 4 minute pri čakajočem strojevodji in do 6 minut brez čakajočega strojevodje pred odhodom. Pri prihodu, če nas nekdo zamenja, gre za čas 4 minut pri strojevodji, ki se ga zamenja in 5 minut brez strojevodje, ki se za zamenja. Odmore za počitek in





delovne izmene najdete v prej navedenih pravilnikih ZG/AZGV in BAR.

Kakšni so pri vas pogoji za upokojevanje in kakšno delo opravljajo strojevodje, ki imajo še nekaj let do upokojitve (poseben turnus, manj nočnih izmen....)?

Delamo do 65. leta starosti. Naša pokojninska blagajna je bila in je še vedno soočena s pomanjkanjem kritja in plačujemo gotovino, zaradi pohlepa bankirjev. Podrobnosti o pogojih najdete na spletni povezavi: www.pksbb.ch. Na tem mestu so opisani pogoji. Mnogi poskušajo iti v pokoj že prej, če si lahko to privoščijo. Pri turnusih so le manjše olajšave, ki skoraj niso omembe vredne.

Kako imate urejena povračila za prehrano med delovnim časom, prevoz na delo?

Prejememo 19 SFR dnevnega pavšala, ki ni obdavčen. Nasprotno pa ne moremo uveljavljati odbitka za izmensko delo v celoti ali delno. Za delo ob nedeljah

prejememo 15 SFR/uro in za nočno delo 6 SFR/uro. Ti dodatki se obračunajo do minute natančno.

Ali vozite tudi v sosednje države in kako poteka procedura v tem primeru - kako je s plačilom (dodatek k plači)?

Z določenih krajev vozijo v tujino. Ti strojevodje se morajo naučiti gradivo tiste države in opraviti izpit. Delno so to posebne skupine. Za tujino so letne postavke v višini 2500 - 5000 SFR.

Imate pri vas kakšno konkurenco na področju prevozov in ali to kaj vpliva na vaše delo (gledano skozi količino prevoženega tovora), ima konkurenca kakšne privilegije?

Ne poznamo bonusov za prevožene količine ali posebna vozila. To bi pomenilo le slabo ozračje. Bolj gre za tiste izbrane in odklonjene. Zakaj on in ne jaz, itd. Druge železnice imajo morebiti le to prednost, da lahko ponudijo ugodnejše storitve, ker nimajo za seboj tolikšnega aparata (nadgradnje - režiije), kot ga imamo v SBB.

Ali pri vas že uporabljate sistem ERM-TS in če da, kako to deluje v praksi?

Poznamo ETCS (european train control system), ETM (european transmission module), EUROLOOP in ZUB (vplivanje na vlak - Zugbeeinflussung). ETCS se uporablja na progah NBS/ABS (novo zgrajene proge in proge v izgradnji) Mattstetten - Rothrist, ter v LBT (predor Lötschber). Tam se informacija s pomočjo ETM in radijske zveze prenese v lokomotivo do ustreznega zaslona. ETM, EUROLOOP in ZUB se zdaj bolj ali manj vgrajujejo tudi na druge proge, zlasti z namenom povečanja varnosti. Te zdaj zamenjujejo stare signalne module, ki se aktivirajo le ob signalu, če bi strojevodja določeno postavitve signala napačno interpretiral ali se nanjo ne bi odzval. Pri prej omenjenih modulih se od predsignala do glavnega signala izračuna zavorna pot in če vlak ne upočasni vožnje, se vključi sistem, ki vlak ustavi pred signalom.

Zaupajte nam še kakšno zanimivo zgodbo, ki se vam je zgodila med opravljanjem službe.

Zaključeval sem že službo in sem moral še pripraviti vlak za kolega. Ni prišel in odločil sem se, da ta vlak peljem sam. Šlo je za slabo uro vožnje. Na poti tja sem nalletel na skupino 11 ovac. Bile so na progi in se pasle. Kljub zvočnim signalom sem jih seveda povozil. Lepa »svinjarija«. Prometniku sem sporočil, naj naslednjim vlakom predpiše počasno/previdno vožnjo, saj sem predvideval, da bo hotel pastir svoje ovce odstraniti, če je videl nesrečo. Zahteval sem tudi visokotlačno čistilno napravo, da bi lahko lokomotivo očistili, ker pogled nanjo iz razumljivih razlogov ni bil najlepši. No, in čistilec je res prišel - z metlo in vedrom vode. O visokotlačnem čistilcu ali napravi ne duha ne sluha. To je bilo prav zabavno - opazovati čistilca, ko je hodil po vodo - vedro po vedro.... Medtem je do mene prišel kolega strojevodja in me vprašal, ali sem jaz vozil ta vlak. Pritrdil sem mu in povedal mi je, da so mu sporočili, da mora voziti počasi. To je bila moja zamisel, saj sem lahko domneval, da bo pastir pač prišel po svoje živali. Sodelavec je menil, da je na tiri dejansko nek moški, ki s tirov pobira živali. Kakor koli. Imel sem smolo, a obenem tudi srečo. Smolo z ovcami, tako da tri dni nisem mogel jesti nobenega mesa. Smrad mi je dolgo obležal v želodcu in nosu. In seveda srečo, da sem zahteval počasno vožnjo in moški ni izgubil svojega življenja, ko je s proge odstranjeval svoje poginule živali.

Tako. To bi bilo nekaj informacij iz alpske Švice. Upam, da ste izvedeli kaj novega in poučnega. Švicarji se ne držimo zastoj milijon kilometrov stran od Evropske Unije, ha, ha, ha.... No, pa k nam vseeno vdirajo neki čudni vplivi. Lovke kapitala, tako kot po vsem svetu. V glavnem, pozdrave kolegom iz Slovenije, če pa vas pot zanese v naše Alpe, se le zapeljite s kakšnim od turističnih vlakov. Ne bo vam žal.

Rinaldo Zobeles in Robert Zakrajšek

Razglednica iz Švice

Grüße aus Schweiz



Foto: Daniel Majd

Zdravstveni absentizem – problem moderne družbe

Zdravstveni absentizem – ali odsotnost iz delovnega mesta – postaja vse večji problem moderne družbe. Vzrok zanj so predvsem stres na delovnem mestu, porušeni odnosi v kolektivu..., posledica pa – kot rečeno – odsotnost zaposlenih zaradi »izgorelosti«, občutka, da imajo »vsega dovolj«.... S to tematiko se podrobneje ukvarja asistent magister Jernej Buzeti iz Fakultete za upravo, Univerze v Ljubljani, ki nam je na seminarju v okviru projekta INODEL v Podčetrtku vso zadevo približe prikazal. Ker gre za »kugo« modernega časa, je prav, da se s problemom absentizma spoznamo podrobneje. Asist. mag. Buzeti je predavanje začel s primerom zaposlene uslužbenke v nekem podjetju, s katerim je prikazal krut razkorak med tem, kaj običajno pričakujemo in kaj se potem v realnosti lahko zgodi.

Pričakovanja pred prihodom v podjetje	Realnost po nekaj letih
Rahla nervoza, pozitivna pričakovanja, dobri delovni pogoji, solidna plača, dober kolektiv in dober šef, želja po strokovnem in osebnostnem razvoju...	Nerazumevanje s sodelavci, odnos z nadrejenim ni dober, delovno okolje je neprijazno, stresno, šef se boji za položaj in deluje na »diktatorski« način, večkrat dobim očitke – kdo je tu šef – jaz ali ti?!....
Končni rezultat – precejšnje število dni začasne odsotnosti z dela – stres, izgorelost	

Kar se je zgodilo naši – recimo ji Nataša – uslužbenki, lahko mirno poimenujemo delovno okolje. Zgodilo se ji je delovno okolje, ki je bilo vse kaj drugega, kot pa je pričakovala. Tako je iz mlade, perspektivne osebe počasi postala oseba, ki je stalno pod stresom, ki ima občutek, da nikoli ne naredi zadosti, da ne zadosti kriterijem, ki jih sproti postavlja nadrejeni ... Ta občutek je bil iz dneva v dan hujši in počasi se je začela kazati reakcija telesa. Telo je odgovorilo z boleznijo in Nataša je na koncu pristala v bolniškem staležu. Diagnoza – izgorelost na delovnem mestu. Okrevanje – **tudi več let!**

Kot sem že omenil, so Natašine težave izhajale iz delovnega okolja. Le – to pa je sestavljeno iz več dejavnikov: položaj v podjetju, sodelavci, vodja ekipe, delovna sredstva, delovne naloge in pa seveda – stres na delovnem mestu. Vse to vpliva na zaposlene na tak ali drugačen način. Nekateri to prenašajo brez težav, spet drugi pa ne tako zlahka. In ti so večkrat začasno odsotni z dela. V največji meri na to vplivajo ravno prej omenjeni dejavniki delovnega okolja. »Bolniška« kot taka je pri posamezniku rezultat njegove genske zasnove in dejavnikov okolja. Nekdo se tem dejavnikom prilagodi, drugi pa žal odpove in pot rešitve išče v napačni smeri – v bolezni. Iz tega lahko sklepamo, da drži rek, da vsak ni za vsako delo. Žal delodajalci to zelo redko upoštevajo, s tem pa posamezniku onemogočijo, da bi se razvil v popolnosti ter podjetju dal ves svoj potencial in znanje.

Zaposlene lahko razdelimo v tri skupine, ko gledamo začasno odsotnost z dela:

Odsotni redko ali nikoli	Odsotni včasih	Odsotni zelo pogosto
Potrebno posvetiti pozornost!		

Čeprav morda zgleda nelogično, pa je potrebno veliko skrb posvetiti ravno skupini redko ali nikoli odsotnih. Zakaj? Namreč, vzrok za neodsotnost morda ni v tem, da je to skupina zdravih ljudi, ampak gre lahko preprosto za to, da ti ljudje ne priznavajo dejstva, da lahko včasih tudi zbolijo in da je potrebno organizmu dati čas, da si opomore. Zelo zanimiv je podatek, da kar 75% (!!!!) prihaja na delo kljub boleznim in poškodbam, zaradi katerih bi bili lahko

bolniško odsotni. Ta pojav imenujemo »prezentizem« in je nasproten »absentizmu«. Za pojav prezentizma so največkrat odgovorni delodajalci, ki prisotnost na delovnem mestu nagradjujejo z denarnimi bonitetami. Na dolgi rok pa to pomeni izgubo za kolektiv, saj nekdo, ki v službo pride npr. s prehladom, le – tega prenese na ostale zaposlene in tako imamo nenadoma namesto enega odsotnega kar cel kup zaposlenih, ki so prehlajeni in od njih ni neke velike koristi. Razmislek delodajalcem.

Delodajalci, ki so sposobni razmišljati širše (in se samo skozi ekonomsko prizmo), morajo dati večji poudarek na skrbi za zdravje in dobro počutje zaposlenih. To lahko storijo s kupom preventivnih aktivnosti, kot so: brezplačni letni zdravstveni pregledi, organizacija toplih malic, brezplačne ali subvencionirane športne aktivnosti izven delovnega časa, ergonomsko oblikovani pripomočki za delo, usposabljanje zaposlenih za varno uporabo delovnih pripomočkov, izobraževanje vodilnega osebja v odnosu ravnanja z ljudmi..... Ko je bila med delodajalci in zaposlenimi izvedena raziskava o preventivnih ukrepih v podjetjih, so se pokazali prav zanimivi rezultati:

Preventivni ukrepi	
Rezultati - delodajalci	Rezultati - zaposleni
75 % podjetij zaposlenim ne omogoča brezplačnih cepljenj proti gripi	80 % zaposlenih ni deležnih brezplačnih cepljenj proti gripi
52 % podjetij nikoli ne organizira tople malice za zaposlene	65 % zaposlenih nima organizirane tople malice
50 % podjetij ne omogoča subvencioniranih športnih aktivnosti zaposlenim	66 % zaposlenim delodajalci ne omogočajo subvencioniranih športnih aktivnosti
80 % podjetij nikoli ne organizira seminarjev o zdravju zaposlenih	67 % zaposlenih nima nikoli seminarjev za izboljšanje zdravja
85 % podjetij ne organizira sistematičnega pogovora za zaposlene, ki se vrnejo z bolniškega dopusta	66 % zaposlenih trdi, da ni sistematičnega pogovora, ko se vrnejo z bolniškega dopusta

Kaj je razbrati iz navedenega? Imamo vse, samo organizirane skrbi za zaposlene ne! Kakor se kdo sam znajde. Preventivni zdravstveni oddihi, kot jih poznamo (smo jih poznali?) v našem podjetju, so prava pot. Delodajalec ne bi smel izhajati samo iz dejstva, da je trg delovne sile zasičen in da lahko delavce izkorišča do konca, potem pa vzame druge, saj čakajo v vrsti. V kolektiv je potrebno vlagati ogromno sredstev in energije. Potem kolektiv deluje kot namažan in zgodba nesrečne Nataše, ki smo jo spoznali v uvodu, se ne more pripetiti, oz. se naj ne bi. Odnosi, predvsem **odnosi** so tisto, kar deluje kot magična formula. Ko predpostavljamo da podrejenim vedeti, da so eno, podrejeni pa tega ne izkoriščajo za svoje cilje (tudi to se žal dogaja – če je šef predober, nekateri to hitro izkoriščajo). Potrebno je slediti dvema usmeritvama:

Ciljna usmeritev	
Delodajalci	Zaposleni
Delodajalci naj poskrbijo za varno in zdravo delovno okolje, oz. za vse aktivnosti v smeri dobrega počutja zaposlenih. V ospredju naj bo ZDRAVJE zaposlenih	Zaposleni lahko na zmanjšanje oz. preprečevanje odsotnosti z dela vplivajo predvsem z lastno odgovornostjo do svojega zdravja

Vir podatkov: asist. mag. Jernej Buzeti, Fakulteta za upravo, Univerza v Ljubljani

Robert Zakrajšek



Soočanje z izrednimi dogodki na tirih

Izredni dogodek je verjetno nekaj najhujšega, kar strojevodjo lahko doleti med opravljanjem dela. Še posebej, če gre za izredni dogodek s smrtnim izidom. Človek je takrat pod ogromnim stresom, ki ga navadno uspejo še povečati uradni postopki, opravljeni s strani policije in drugih organov. Ti postopki so seveda povsem legalni in v skladu z zakonom, vendar pa pri udeleženi strojevodji nemalokrat pustijo grenak priokus, da so ga obravnavali kot navadnega zločinca, ki je kriv, dokler ne dokaže svoje nedolžnosti. Zgodilo se je že, da so drugega udeleženca izrednega dogodka na nivojskem prehodu (šoferja cestnega vozila) vsi tolažili in se na veliko ukvarjali s njim, pa čeprav je bil kriv za nesrečo, strojevodja pa je stal tam ob strani, vsi so ga očitujoče gledali, češ – poglej, kaj si storil....

Se pa najdejo tudi ljudje, ki razumejo situacijo in jo poskušajo približati tudi drugim. Eden takih je dr. Zdravko Lavrič, specialist družinske terapije, ki je opravil raziskavo z imenom »Soočanje z izrednimi dogodki na tirih«. Raziskava se je opravila v sklopu projekta INODEL, o katerem bomo več spregovorili v drugi polovici leta, ko bo končan in bodo znani rezultati. Verjetno ste mnogi izmed nas v tem projektu tudi osebno sodelovali, saj je dr. Lavrič razdelil med strojevodje 691 vprašalnikov. Vrnjenih in izpolnjenih je dobil 658 vprašalnikov, ali 95%. Iz hitrega pregleda se lahko ugotovi, da 358 vprašanih strojevodij (54,4%) ni nikoli, oz. še ni doživelo izrednega dogodka, 152 strojevodij (23%) ga je doživelo enkrat, 51 strojevodij (9%) dvakrat, 41 strojevodij (6%) trikrat in 37 strojevodij (6%) štiri in večkrat. Številke so kar visoke, saj je že en sam izredni dogodek preveč. Zanimiv (če lahko tako rečemo) je tudi odgovor na vprašanje, kako stresno so strojevodje doživeli izredni dogodek na lestvici od 1 do 10. 60 strojevodij je odgovorilo, da bi intenzivnost stresa ocenili z oceno pet (5), 54 strojevodij z oceno osem (8) in 50 strojevodij z oceno deset (10!). Komentar? Številke govorijo zase. Se pa razmerja v primeru drugega doživetega izrednega dogodka rahlo spremenijo. 31 strojevodij meni, da je bil stres v drugem primeru manjši (ocenjen z 1), 42 jih je dalo

oceno pet (5), še vedno pa jih 29 (kar je ogromno!) meni, da je bil drugi izredni dogodek enako, če ne še bolj stresen. Dali so oceno deset (10!).

Premagovanje stiske po izrednem dogodku je bilo prepuščeno posameznikom, udeleženi v dogodkih. Vsak je stisko reševal na svoj način. Nekateri s pomočjo družine, prijateljev, drugi s športom ali sprostilnimi dejavnostmi, nekateri so obiskali zdravnika in prosili za strokovno pomoč... Skratka – kolikor udeležencev, toliko načinov premagovanja stresa. Zanimiv pa je tudi podatek, da kar dve tretjini strojevodij doživlja posledice (nekakšen »vietnamski sindrom«), saj dogodek doživljajo vedno, ko peljejo mimo mesta dogodka. Če kdo (ki ni strojevodja) meni, da je to čudno in da tak človek ni sposoben za vožnjo vlaka, mu naj povem, da večina zaposlenih (žal!) niti v sanjah ne ve, kaj vse mora biti strojevodja sposoben premagati, saj ga nihče ne vpraša, ali lahko ali ne. Ko vidiš človeka, kako leti po zraku, avto, ki izginja pod lokomotivo s potniki vred.... Verjemite, da vam tega ne privoščim. Lahko mi verjamete na besedo, da vi tega ne bi bili sposobni sprejeti. Vsaj velika večina ne. Pogost pojav so tudi vsiljive misli, ko stalno meniš, da se bo stvar ponovila in kaj bi lahko še naredil, da se ne bi zgodilo.... Pa vsi vemo, da se ne da storiti skoraj nič drugega kot opozarjati, zavreti in čakati da »poči«....

Nezanemarljiv je tudi podatek, da je psihosocialno pomoč prejelo samo 7% udeležencev izrednih dogodkov, skoraj polovica pa si je tako pomoč želela! Morda je ta oblika pomoči še vedno preveč stigmatizirana med nami samimi, čeprav gre za uspešno prakso, ko človek sname s sebe morebitno breme krivde. So si pa vsi udeleženi v raziskavi želeli, da bi bili ob samem dogodku deležni večjega razumevanja s strani tistih, ki vodijo postopek. Šikaniranje, izsiljevanje priznanja krivde, takšni in drugačni pritiski lahko zelo otežijo občutke, ki jih udeleženi strojevodja doživlja v tistem trenutku. Zato je zaželena prisotnost npr. šefa sekcije ali sindikalnega predstavnika, pa čeprav sta samo prisotna in nič drugega, saj lahko to strojevodji pomeni ogromno moralno podporo, obenem

pa tudi onemogoči pritiske z raznih strani.

Izredni dogodki so žal realnost, ki se lahko pripeti vsakemu od nas. Kako se spopasti s tem na mestu samem? Predvsem – ko se zgodi izredni dogodek, na katerega nimate vpliva, nikdar in nikoli ne dovolite, da vas prevzame občutek krivde. Ta ne obstaja! Naredili ste vse, naredili pravilno in ob pravem času! In to je dejstvo! Ostanite umirjeni in osredotočeni na situacijo. Čeprav bodo od vas želeli sto izjav (preiskovalci s strani delodajalca, da se razumemo!), jih nikdar in nikoli ne dajajte, če imate najmanjši dvom v to, da ste takrat sposobni sto procentnega in umirjenega razmišljanja (**obvezno preberite tudi prispevek g. Zlatana Ostrouške!**)! Naj se preiskovalcem še tako mudi, je to njihov problem in ne vaš! Sploh pa ne v tistem trenutku. Vi in nihče drug (govorim o osebah, ki vodijo postopek) ni bil v trenutku dogodka prisoten, zato ne dovolite, da vam vsiljujejo svojo verzijo dogodka! Samo vi veste, kaj in kako se je zgodilo in to povejte, ko boste pripravljeni. In nič prej! Odločno in argumentirano zavrnite kakršenkoli poskus šikaniranja, saj je le – to kaznivo in obenem vpliva na vas kot udeleženca. Zahtevajte prisotnost predstavnika sekcije (običajno to ni potrebno, saj pridejo takoj po obvestilu o izrednem dogodku), ki naj bo ob vas cel čas postopka. Prej omenjeno dajanje izjave – 24 urni zamik dajanja izjave velja samo na relaciji **zaposleni – delodajalec**. Pooblaščenim osebam iz drugih služb, ki preiskujejo dogodek (policija, tožilstvo...) ste izjavo v vsakem primeru dolžni dati znotraj 24 ur, če tako zahtevajo! Vas lahko tekom postopka po nalogu pooblaščenih osebe priprejo? Lahko! Pa kaj potem! Prava reč! V takem primeru se ne upirajte, saj je to običajno v interesu postopka, pa če je še tako čudno. Konec koncev – enkrat vas morajo izpustiti! In ko bo vse to za vami, mirno in brez občutka slabe vesti poiščite strokovno pomoč (svetovanje), če menite, da jo potrebujete. Nihče vam ne bo nič rekel.

In za konec še enkrat – preberite tudi prispevek g. Zlatana Ostrouške, kjer so zbrani vsi potrebni postopki.

Robert Zakrajšek



Spoštovani delodajalec in njegovi!

(pogled iz strojevodske kabine)

Cenim vaš trud in se popolnoma strinjam, da je potrebno nekaj ukreniti za dobro vseh nas. Vendar mi dovolite da povem, zakaj mi vaš poslovni načrt ni všeč.

Del tega sistema sem od leta 1981 in od prvega dne poslušam, kako smo stalno v rdečih številkah, da je treba varčevati in, glej si ga no, vedno na stroških dela in vzdrževanja. Rezultati?

- število zaposlenih se je v tridesetih letih zmanjšalo skoraj za trikrat (3x)
- vzdrževanje vozil se racionalizira do take mere, da prihaja do absurdov, kot je izpad garniture ICS, ki jo nadomesti minimalno vzdrževana garnitura EMG 312, zaradi polovične vleke omejena na hitrost slabih 80 km/h, kar pomeni na relaciji 155 km proge med Mariborom in Ljubljano skoraj 30 minut zamude. V razviti Evropi, kamor se štejemo, vlaki v takem času omenjeno razdaljo prevozijo! Navdušenje potnikov nad tako storitvijo - neopisljivo

- politika porabe sredstev za vzdrževanje infrastrukture je - razen redkih svetlih izjem - milo rečeno porazna. Realnost je taka, da se vozni časi vlakov v vseh teh letih niso zmanjšali niti za 1%, pretočnost prog je taka ali pa še slabša kot je bila, odprava nevarnih mest na progah je zaradi birokratskih in ne vem še kakšnih ovir polžje počasna

Zato pa - dokler se ne bodo pokazale pozitivne spremembe ...

- pri optimiziranju logističnih in delovnih procesov na vseh nivojih
- pri varčevanju z energijo - energetske povezave naj bi omogočale izkoriščanje energije, ki jo pri zaviranju proizvajajo nove lokomotive, pozimi skromno vzdrževana vozila obratujejo 24 ur na dan, ker je njihov ponoven zagon vprašljiv
- pri gariranju tehnike vredne na milijone EUR, ki izpada iz prometa zaradi za-

sneženosti, zamrznjenosti, vročine, ker ni primernih prostorov

- pri odnosu do potnikov, ki naj iz »nujnega zla« postanejo zadovoljni koristniki naših uslug
- pri stroških prevozov na delo in plačah »fantomskih« oseb, ki v sistemu, razen na papirju, niso (več) aktivne
- pri črpanju evropskih sredstev za razvoj železniške infrastrukture, s tem, da bodo ta sredstva uporabljena na način, ki bo dal neke rezultate (višja pretočnost, hitrost in uresničevanje vizije »Slovenija, kot logistična platforma srednje Evrope«)
- pri vsem naštetem in kar je še takega

... do takrat, draga gospoda, ki nam pod pretvezo varčevanja ne glede na ceno, spet hočete seči v žep, ne govorite o poslovnem načrtu, ker si tega imena ne zasluži.

Jure Krajnik



Vlak, ki me je prepričal

Ko sem prvič slišal zanj, sem si rekel: neekonomično, potratno ... Razvoj lastnega vlaka medtem ko je na tržišču dovolj ponudbe? To pač ne gre. Ampak oni so. Naši sosedi, Hrvati, so razvili svoj nizkopodni primestni vlak. In jaz sem ga preizkusil. Tudi vozil. Imen tukaj ne bom omenjal, ker bi prijazni gostitelji lahko prišli v nemilost svojih kolegov. Tako pač je – pa ne samo pri njih. Ampak, gremo po vrsti.

Ko sem prejel vabilo »internetnega prijatelja«, ki je sodeloval pri razvoju vlaka sem sprva omahoval. Kaj mi je treba tega, pa saj niso odkrili tople vode, verjetno je le kopija Siemens'a ... Vse to se mi je podilo po glavi. Ampak, saj veste. Radovednost je gonilo napredka – pa sem se odpravil.

Z avtom do Savskega Marofa, kjer sva bila dogovorjena z mojim gostiteljem. Seveda sem prišel dovolj zgodaj, da sem se pripravil na snidenje. Majhno darilce je bilo pod roko, ko sem opazil, da uvaža – novinec na HŽ-ju. Potniška garnitura 6112-101, ki je primestna verzija tega vlaka. Obstaja tudi verzija medmestnega prometa (6112-001), ki je v bistvu enaka. Ima le večje število sedežev za več udobja in dva WC-ja.

Po dobrodošlici je sledila »učna ura«. Podatki so kar deževali in vse si zapomniti je bila misija nemogoče. Zato le nekaj osnovnih. Koš je (zanimivo) iz jekla in njegova trdnost je tako zagotovljena. Dolžina kompletne garniture 75 metrov, v medmestni verziji ima 211 sedežev (od tega 16 v prvem razredu) ter 231 stojšč in 152 + 30 preklopnih sedežev ter 321 stojšč v primestni verziji. Ima prostor za dva invalidska vozička ter pet koles. Medmestna verzija ima 8, primestna pa 16 vrat za vstop in izstop potnikov. Zanimivo, da kljub jekleni konstrukciji ni težji od našega Desiroja (seveda pod predpostavko, da bi bil Desiro štiri členski). Njegova teža je 126 ton; prazen. Za vleko in el. zaviranje, ki je rekuperativno, skrbijo štirje asinhronski motorji, ki so nameščeni na prvih podstavkih vozičkov in vlak poženejo do max. hitrosti 160 km/h. Moč na obodu kolesa pa je 2000 kW. Ostali trije podstavki so nepogonski. Krmilna napetost je 24 voltov. Zanimivo je, da je vlak



v cca 90 % plod njihovega lastnega znanja, razvoja in materiala. Podstavni vozički so razviti v Končarju. Vlak je plod sodelovanja Gredlja in Končarja in jim je, po mojem mnenju, kar uspel. Seveda ni treba posebej povedati, da je vlak narejen za napetost 25 kV in 50 Hz.

Kar pa me je presenetilo in mi je celo všeč je – notranjost potniških oddelkov. Je celovit prostor brez vmesnih vrat med členi. Daje vtis prostornosti in velikih razsežnosti. Sedeži in sama vožnja z vidika potnika pa je – mehka in udobna. Po pripovedovanju so v letošnji zimi ostali pokvarjeni vsi »Mađari« razen enega ... Ta je vozil poleg obeh novih vlakov. Tudi to nekaj pove.

Seveda pa je nekaj malenkosti, ki bodejo v oči. Ampak so zares malenkosti, ki so glede nato, da je vse skupaj še prototip, lahko obvladljive. Prva stvar je – kamera. Ta je povsem neuporabna (kot nam je že znano) v nasprotnem soncu in megli ter ponoči. Zato je že odločeno, da gredo v stran in se gre v namestitve ogledal. Omenil sem, da sem ga poskusil tudi med vožnjo. In to se naredil z užitkom. Vlak je prijeten za manipulacijo, podatki na monitorjih so ažurni in jih je ogromno. Mogoče skoraj preveč... Ampak se modusi lahko spreminjajo. Vlak ima dva monitorja v vsaki kabini. Grafika monitorjev pa je čudovita





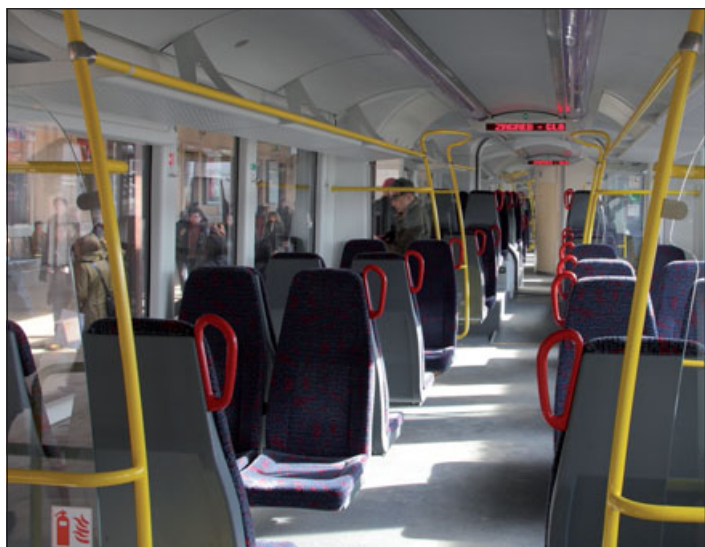
za moj okus. Potrebna bo le še fina regulacija pri ustavitvi, ker je prehod med koncem elektrodinamičnega zaviranja in začetkom zračnega zaviranja precej grob. Zato je potrebno manipulator pred zaustavitvijo vrniti na cca. 20 % zaviranja, da je ta »sune« manjši. Ima podoben sistem zaviranja kot naš Desiro. Kombinacijo elektrodinamičnega in zračnega zaviranja v različnih kombinacijah. Ima pa tudi elektromagnetno zavoro nameščeno na dveh prostih podstavkih. Vse funkcije so dostopne preko monitorja. Pretvorniki in vsa oprema je nameščena na košu takoj za strojevodskima kabinama.

Za konec: vlak me je prepričal. Vsekakor sem spremenil mnenje, da je zgolj kopija Siemens. Videl in prepričal sem se, da ni. So pa stvari, ki bi se dale narediti bolje, lepše. Vendar so to zgolj lepote fine, ki so odvisne tudi od okusa posameznika. Meni je všeč. Mogoče zato, ker sem ga imel priložnost »božat« nekaj postaj. Uspel sem postati z njim eno ... In to je tisto kar bi moralo biti strojevodij vodilo. Simbioza človeka in stroja. Zato je »Som«, kot je nepopularno poimenovan, vlak, ki me je prepričal.

Vsekakor pa gre zahvala gostiteljem, ki so organizirali povsem poučno in strokovno druženje. »Odpri« so železniški muzej, ki

je drugače zaprt, popeljali so me skozi »kurilnico« v Zagrebu, spoznal sem nagibni vlak in vse ostale lokomotive od znotraj. In ne nazadnje – v svoji kurilnici imajo menzo, kot smo jo poznali včasih tudi mi. S sendviči in toplo prehrano, pogrnjenimi mizami in kavico ter pijačami ... Zato lahko le rečem – hvala zagrebškim kolegom za izčrpano in predvsem poučno vodenje skozi njihovo življenje na tirih.

Tekst in foto: Aleš Jordan



29. Novoletno srečanje članov SSSLO OO Divača

Člani sindikata strojevodij Slovenije OO Divača s svojimi boljšimi polovicami in prijatelji smo se tudi v lanskem letu 17.12. 2011 srečali in se povesečili že tradicionalno kot v zadnjih letih v hoteli Riviera v Izoli. Tudi tokrat je seveda večer vodil neumorni strojevodja Dobrivoj Subič. Srečanja se je na naše povabilo udeležil tudi prvi mož vleke, gospod Miklavčič Boštjan. Prisotne je nagovoril tudi predsednik sindikata OO Divača, strojevodja Škrinjar Đino. Sledila je podelitev spominskih daril dvem upokojencem, in sicer Peterlin Dušanu in Grahor Damjanu. Za spomin jim bodo slike sežanskega slikarja, gospoda Miklavca. Sledil je ples, tokrat za spremembo z ansamblom Plima, večerja, ples in seveda tudi tokrat ni šlo brez tombole. Verjeli ali ne, prvo nagrado, ki jo je podelil OO Divača, je bilo enotedensko bivanje v naši hiški v Podčetrtku. Nagrado je dobil gospod Miklavčič Boštjan. Toda svojo nagrado je podaril goriškemu strojevodji Ponikvar Andreju, kateri je bil pred nedavnim udeležen nesreče na Jesenicah. Brez vsekakršnega



dvoma pohvalna gesta našega direktorja. Ob dobri hrani, pijači in glasbi se je srečanje kot vsako leto odvijalo do jutranjih ur. Dolgoletni vodja srečanj Dobrivoj Subič pa napoveduje letos za 30. novoletno srečanje presenečenje in ...

Čeprav smo že v letu 2012, pa ob priliki, ko izhaja ta številka Budnika, želim v tem letu v imenu SSSLO OO Divača vsem članom vse lepo, predvsem pa srečno vožnjo.

Fotografija in tekst: Živec Robert

Novoletno srečanje članov SSSLO OO Nova Gorica

Tudi preteklo leto 10. 12. 2011 so se člani OO Nova Gorica zbrali v gostišču »Šterk« na Ajševici v bližini Nove Gorice. Prisotne, ki so se zbrali v kar lepem številu, je pozdravil pred-



sednik OO Nova Gorica, gospod Bojan Humar. Ob priložnosti tega srečanja je Humar posebej pozdravil v preteklem letu odhajajoče naše člane v pokoj, in sicer Klavžar Benjamina, Kovačič Toneta, Torkar Lucijana, Koren Igorja, Jerič Mirkota in Rožič Romana. Območni odbor Nova Gorica se je tokrat odločil, da svojim odhajajočim članom podari v spomin pirografijo, na katerih jim bodo v spomin dizel-električne lokomotive serije 664 in sicer od številke 115 do 120. Pirografije je izdelal naš nekdanji sodelavec, bivši strojevodja iz sekcije za VV Divača, gospod Samsa Janko. Nekateri omenjeni upokojenci so na teh lokomotivah preživeli dobrih 25 let in verjamem, da jim bodo dane pirografije ostale v lepem spominu na Soški koridor, na kurilnico v Novi Gorici in nenazadnje na sodelavce. Večer je minil ob prijetnem pogovoru z upokojenci, kakor tudi z aktivnimi člani OO Nova Gorica, ter ob pohvalno dobri hrani in pijači.

V imenu OO Nova Gorica in njihovega predsednika Humar Bojana želim članom predvsem zdravja in srečne vožnje v letu 2012.

Fotografija in tekst: Robert Živec



Letna konferenca OO Novo mesto

V začetku meseca februarja je v prostorih gostišča Galaksija v Trebnjem potekala letna konferenca OO Novo mesto. Ob navzočnosti velikega števila članov OO so se konference udeležili tudi predsednik SSSLO Zlatko Ratej, sekretar SSSLO Silvo Berdajs in podpredsednik SSSLO Marko Janežič.

V uvodnem nagovoru je konferenco odprl predsednik OO Novo mesto Franci Ivnik, ki je nato podal svoje poročilo in finančno poročilo za leto 2011. V nadaljevanju dnevnega reda sta poročila podala tudi predsednik in sekretar SSSLO, kjer sta izrazila pohvalo OO Novo mesto pri uspešno izpeljani organizaciji letnega srečanja članov SSSLO, ki je potekalo lani na Otočcu, opisala sta delo sindikata v minulem letu, navedla pa tudi nekaj aktualnih tem, izmed katerih so trenutno najbolj pereči ukrepi posloводства SŽ, v katerih je v izhodiščih za poslovni načrt za leto 2012 predlagalo spremembe tarifne priloge h Kolektivni pogodbi za dejavnost železniškega prometa, ter poudarila, da sindikat v taki vsebini ne podpira predloga posloводства. Poročilo je podal tudi predsednik Prometno tehnične komisije SSSLO Marko Janežič v katerem je predstavil delo in prizadevanje komisije za boljše udobje članov pri svojem delu. Prisotni gostje so nato odgovarjali na vprašanja članov, ki so bila povezana z »rangiranjem« strojevodij, uporabo GSM telefonov v prometu, razporedom delovnega časa članov, ki so v rezervi, itd.

Po končanem uradnem delu konference se je srečanje nadaljevalo s pogostitvijo, ter na koncu sklenilo z igranjem bowlinga.

Simon Judež

Pohod na Snežnik

Lepota gora je neizmerna. Če so poleti čudovite, postanejo v zimskem času fantastične, naravnost pravljичne. Morda je ravno v tem njihova moč, da nas prevzamejo, omamljajo in vlečejo k sebi. Idilično lepoto in mir smo se tokrat Zidanmoščani odpravili iskati na Snežnik.

Tako se nas je 12 alpincev na pustno soboto v zgodnjih jutranjih urah odpravilo izpred železniške postaje v Sevnici. Pot nas je vodila mimo Ljubljane, Postojne in Pivke do Ilirske Bistrice, kjer smo zavili proti Sviščakom. Sviščaki so tudi znano primorsko smučišče, toda žal so bili zaradi premalo snega zaprti. Odprta pa je bila koča, kjer smo dobili šilce antibiotika in naš vzpon se je pričel. Sprva je šlo za prijetno hojo po pršiču, kmalu pa nam je sneg segal do kolen. Hoja je postajala vedno bolj utrujajoča, zadnji del poti je bil celo poledenel. Pospravili smo pohodniške palice, si nadeli dereze in s cepinom v roki začeli vzpon na vrh. Večina se nas je s temi instrumenti srečala prvič. Za našo varnost in praktičen prikaz uporabe cepina ob padcu ali zdrsu sta poskrbela naša bivša sodelavca, izkušena vodnika Janez in Frenk. Hoja je postala zopet prijetna, predvsem pa varna.

Nagrada za osvojeni 1796 m visoki Snežnik je sledila takoj. Rahel piš vetra, čudovit razgled, v daljavi Julijci, tam daleč zadaj Kum in pod nami Kvarnerski zaliv. Po okrepčilu v koči smo se



še enkrat razgledali po okolici. Pogled pa je bil zaradi polnih želodčkov še veličastnejši.

Povratak v dolino je potekal brez zapletov. Prijeten dan smo zaključili z večerjo na Uncu.

In naša naslednja destinacija? Preberite v Budniku.

Zapisal: Andrej Simončič



Gerlitz – Katchberg

V letošnji zimski sezoni je OO Ljubljana za svoje člane, ljubitelje belih strmin in seveda zaradi velikega zanimanja le - teh organiziral kar dva enodnevna smučarska izleta.

Januarja smo se odpravili v Gerlitz, začetek marca pa je »padek« še Katchberg.

Slednji je zaradi slabih vremenskih razmer v preteklosti za nas bil in ostaja še »neosvojeni vrh«.

Letos pa nam je bilo kot po čudežu vreme povsod izjemno naklonjeno.

Vožnja do omenjenih smučarskih centrov je bila kljub zgodnjim uram odhoda prijetna in polna smeha. Na končni destinaciji smo čez dan pridno nabirali kilometre in barvo z občasnimi

postanki na »kuhanc - pivu«. Po končani smuki smo se odpravili na že znano lokacijo, Hotel Marinšek v Naklem. Večerja je bila okusna, vino pitno in debatam ni bilo videti konca - ženske, šport, kilometri, itn...

Tik pred odhodom smo opravili še »krst novincev«. V podrobnosti se ne bom spuščal, lahko pa rečem, da je poleg bolečih mišic od smučanja, nekatere bolela tudi »ta zadnja« plat.

Prijetno utrujeni, a zadovoljni ter polni novih vtisov in brez poškodb smo se vrnili domov, kjer že načrtujemo nove »podvige«.

Dragan Barukčič

Ponudba Termalnega parka Terme Ptuj za člane SSSLO in njihove družinske člane

- Celodnevna vstopnica za Termalni park, odrasli:
15,00 EUR - 20 % = **12,00 EUR** na osebo na vstop *
- Celodnevna vstopnica za Termalni park, otroci:
11,00 EUR - 20 % = **8,80 EUR** na osebo na vstop *
- Malica (11:00 - 12:00): redna cena **4,50 EUR**
(ni dodatnega popusta)
- Kosilo: popust **10 %** na redno ceno kosila

Grand Hotel Primus – bazeni Vespasianus:

- 4 urna vstopnica za bazene, odrasli:
14,00 EUR - 20 % = **11,20 EUR** na osebo na vstop *
- 4 urna vstopnica za bazene, otroci:
11,00 EUR - 20 % = **8,80 EUR** na osebo na vstop *
- Kosilo: popust **10 %** na redno ceno kosila

* ob spremembi cen višina popusta ostane enaka, spremeni se le končna cena vstopnice.

Bivanje v Grand Hotelu Primus**Superior, bungalovih, apartmajih in počitniških hišicah***:**

- **10% popusta** na redne paketne cene, ne velja za posebne ponudbe in last minute.

Cene vključujejo DDV.

Nakup darilnih bonov in akcijske ponudbe (last minute) so iz te ponudbe izvzete.

Popusti se ne seštevajo.

Gost – član Sindikata strojevodij Slovenije v vseh navedenih primerih uveljavlja omenjene ugodnosti na posameznih recepcijah **ob predložitvi članske izkaznice in osebnega dokumenta**. Ugodnosti veljajo za člane sindikata in njihove ožje družinske člane.

Za več informacij pokličite:

040 759 786 (OO Maribor)

**NAŠA PRELJUBA EU****Kruto, toda prekleto resnično ...**

Po nekaj tisočletjih je Bog spet pogledal na Zemljo. Ljudje so ponovno postali pohlepni, pokvarjeni in nasilni. Bog je zato sklenil, da jim da nauk, in jih večino uniči, kot je to že storil enkrat z Vesoljnim potopom.

Pokliče Noeta: »Še enkrat, kot poprej, boš moral zgraditi barko iz cedrovine, 300 laktov dolgo, 50 široko in 30 visoko. Na Zemljo bom poslal drugi Vesoljni potop, ker se ljudje niso ničesar naučili. Ti pa na barko vzemi, kot po navadi, tvojo družino, snathe, zete in njihove otroke ter od vsake živalske vrste, ki živi na kopnem, po dva - samico in samca. Časa imaš pol leta.«. Noe ni bil ravno navdušen; gradnja barke, 40 dni slabega vremena, 150 dni morske bolezni, vse skupaj pa v tesnem prostoru z ženo, brez televizije in interneta. Vendar je bil vdan Bogu, in se je lotil posla.

Čez natančno šest mesecev, so se nabrali temni, težki oblaki in začelo je deževati, kot iz škafe. »Noe«, zavpije Bog, »kje je barka?«. Noe je v solzah pogledal proti nebu in dejal: »O moj Gospod, bodi milosten z menoj; ne veš kaj si mi naredil!«. Bog, ponovno: »Ej, ne se hecat, stari. Kje je barka?«.

Noe je nato obupan Bogu razložil:

1. Najprej sem šel s projektno dokumentacijo in vsemi 34 potrebnimi dovoljenji na občino, da bi pridobil gradbeno dovoljenje.
2. Bili so prepričani, da želim sezidati odbito štalo za ovce. Niso se strinjali z ničemer, sploh ne s tem, da bi to morala biti barka.
3. Niso vedeli, kaj je to laket, tako, da je drago plačani arhitekt moral narediti nov načrt, v metričnih merah.
4. Ko so končno dojeli, da gre zares za plovilo, so me takoj zavrnil, saj je ladjedelnštvo v urbanih naseljih prepovedano.
5. Našel sem drugo, primerno mesto, vendar so se tam pojavili novi zadržki. Začelo se je s protipožarno zaščito. Kje so protipožarna vrata, kje so gasilniki itd.? Bolj, ko sem jim razlagal, da bo vode več kot dovolj, bolj so me sumljivo gledali. Na koncu so me odpeljali možje v belem, v Polje.
6. Po temeljitnem psihiatričnem pregledu mi je upravna enota javila, da barko sicer lahko zgradim, vendar ne prevzemajo odgovornosti za njen prevoz do najbližjega vodotoka. Z njihovo naklonjenostjo ali spregledom, ne smem računati, ker so jim ravnokar zamenjali načelnika.
7. No, že čez en dan me je poklical nekdo drug iz iste UE in mi pojasnil, da imamo prijazno E-upravo, ki je zelo naravnana na izpolnjevanje želja državljanov in da lahko celo računam na evropska sredstva za spodbujanje gradnje ladjedelnice. Edini problem je, da moram prošnjo vložiti v osmih izvirnikih in štirih kopijah, v treh uradnih jezikih EU, s potrdili, da so prevodi enaki izvirniku, da nisem bil kaznovan, da nisem v kazenskem postopku itd.. In še ena malenkost, ker je libanonska cedra ogrožena rastlinska vrsta, EU prepoveduje njen uvoz. Tako sem nehal iskati prvovrstno cedrovino.

8. Cedro sem poskušal nadomestiti z navadnim borovcem. Z varščino sem se komaj izognil prijetju, češ, da posegam v Triglavski narodni park. Ko sem jim razložil, da vsak čas ne bo več tega parka, so me drugič odpeljali v Polje.
9. Končno sem našel drevesa, ki bi jih lahko posekal. Poskušal sem se dogovoriti z gozdarji, pa so me samo čudno gledali. Kje je kolektivna pogodba, kje je tarifni dodatek, kje so primerjave z javno upravo, kje so naše pravice? Na koncu so dejali, OK stari, dejmo brez tega, ampak naša ura je 30 EUR, na roko, vnaprej!
10. Vmes sem zbiral živali. Vsaj dve mravlji (kraljica in trot) sem uspel ohraniti pri življenju. Potem sem poskušal kot Dalajlama prepričati dva volka in dve ovci, da morajo zaradi višjih interesov živeti v miru in sožitju. Ko so končno pristajali, se je, kot zainteresirana stranka v postopku javilo Društvo za zaščito živali in UE prepričalo, da je tako bivanje živali kruto, ker je proti njihovim navadam v naravnem okolju.
11. Mislim sem, da sem iz ta hudega ven, ko je višje sodišče pritožbo društva zavrnilo, ker so pozabili plačati 5,67 EUR takse (ha, ha, ha, ha), potem je prišel še dopis Ministrstva za promet in zveze, da me bodo oglobili, ker je moje vozilo za prevoz živali v nasprotju s kar tremi EU direktivami. Trenutno sem se prebil do 23. strani obrazca in res ne vem, katere veroizpovedi so živali? Ali npr. moj Bog, ali si ti sploh vedel, da se rogate živali, zaradi možnosti poškodovanja, ne smejo prevažati v času parjenja? Kozli in biki, osli, žrebci, psi, ki sicer nimajo rogov, imajo pa čekane, pa tudi jeleni in da ne govorim o samcih zebre, se gonijo celo leto. Kdaj naj zdaj rešim to?
12. Ker so zajci vir nalezljivih bolezni, moram upoštevati 43 do 45 različnih predpisov EU, posebej za kunce in posebej za zajce.
13. Lepo te prosim, če lahko urediš, da bi barka plula pod Liberijsko zastavo, ali zastavo St. Vincenta in Grenade, ker me drugače Hrvati ne bodo spustili skozi.
14. Še bolj te prosim, spravi mi iz poti težake iz Greenpeace-ja, ki trdijo, da tudi en kakec od živali ne sme onesnažiti Océana.

Skratka, O moj Gospod! Prvič je šlo razmeroma brez problema, vendar te tokrat prosim za dovoljenje, da na barko vzamem najmanj mojega odvetnika, predsednika protikorupcijske komisije in Varuha človekovih pravic (pa tudi novega načelnika UE, če se da, saj je majhen in ne poje veliko).

Minilo je nekaj minut. Oblaki so se razmaknili in sonce je posijalo na razmočeno prst. Noe je z začudenjem vprašal: »O moj Gospod, ali nas ne boš uničil?«.

Na to je Bog odgovoril: »Ne Noe, ni potrebe. To bo namesto mene naredila vaša državna uprava in Evropska Unija.«



Nogometni turnir SSSLO – Podčetrtek, 17. 3. 2012, organizacija – OO Novo Mesto



Končni vrstni red:

1. OO Maribor
2. OO Ljubljana
3. OO Nova Gorica
4. OO Novo Mesto
5. OO Jesenice
6. OO Zidani Most
7. OO Celje
8. OO Divača (neudeležba na turnirju)

Najboljši vratar: Miran Potočnik (OO Jesenice – častna podelitev)

Najboljši igralec: Boris Šprah (OO Maribor)

S posebnim vlakom v Mürzzuschlag

V nedeljo, 10. junija 2012 bo v okvirju Muzeja Južne železnice v Mürzzuschlagu potekalo srečanje dizelskih lokomotiv ob 175-letnici avstrijskih železnic. Slovenske železnice se bodo dogodka udeležile s posebnim vlakom z dizel lokomotivo serije 661 »Kennedy« (661-032 ali 661-164), ki bo vozil na relaciji Ljubljana–Celje–Maribor–Mürzzuschlag in nazaj. S strani avstrijskih železnic bodo sodelovale »dizelke«: 2050 z dvojno glavo, 2016, 2068, 2143 in 2045 – muzejska. Odhod in vrnitev posebnega vlaka iz Ljubljane je v nedeljo 10. junija 2012, vozni red posebnega vlaka je trenutno v izdelavi – prihod v Mürzzuschlag je predviden med 10. in 11. uro, odhod posebnega vlaka iz Mürzzuschlaga je predviden med 17. in 18. uro.

Cena povratnega potovanja:

Relacija	Odrasli	Otroci od 6–15 let	Otroci do 6 let
Ljubljana–Mürzzuschlag–Ljubljana	59 €	28 €	Brezplačno
Celje–Mürzzuschlag–Celje	49 €	24 €	
Maribor–Mürzzuschlag–Maribor	39 €	19 €	

Otroci do 6. leta starosti potujejo brezplačno, če starši zanje ne zahtevajo posebnega sedeža. Vozovnice za potovanje s posebnim vlakom je mogoče kupiti na potniških blagajnah Info Centra na postaji Ljubljana, Celje in Maribor. Informacije dobite tudi po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Mürzzuschlag je mesto v severovzhodni Štajerski v Avstriji, v bližini prelaza Semmering z reko Mürz, ki si utira pot skozi staro mestno jedro. Tukaj kultura in narava živita z roko v roki – pohodniške poti in številni športni objekti – v poznem 19. stoletju, je gorato območje Semmering postalo prizorišče prvih alpskih smučarskih poskusov v srednji Evropi in s tem postalo eno izmed najstarejših smučišč v Avstriji, mesto pa je bogato tudi z zgodovinskimi stavbami: Sveta grad – najstarejša stavba v mestu, Evangeličanska Cerkev Odrešenika na Oljski gori do sodobne umetnosti, hiše spektra ..., Johannes Brahms je, prav tukaj, v Mürzzuschlagu poleti leta 1885 napisal svojo četrto simfonijo.

Svetovno znana železniška proga »Semmeringbahn« od Gloggnitza čez Semmering do Mürzzuschlaga, zgrajena od leta 1848 do leta 1854 prečka mesto. To je bila prva gorska železnica v Evropi zgrajena s standardnimi tiri. Še danes je v uporabi in je del južne avstrijske železnice. Vlaki na svoji poti po semmerinški železnici premagajo 14 predorov (najdaljši predor je 1431 metrov), 16 viaduktov in 11 manjših železnih mostov. Oblikovanje pokrajine ob progi je bilo tudi del skrbi graditeljev in ta skrb se odraža v spektakularnih razgledih, ki se ponujajo pri vožnji z vlakom. Zato je potovanje po Semmeringu še danes velika turistična atrakcija in seveda ni presenečenje, da je železnica od leta 1998 vpisana na Unescov seznam svetovne dediščine. Železniški muzej Južne železnice se nahaja ob železniški postaji Mürzzuschlag, v katerem lahko pogledate zbirko parnih lokomotiv, povezane opreme in voznega parka in seveda različne razstave o zgodovini Semmerinške železnice. Ko vstopite



Nekaj utrinkov iz Semeringa. Foto: Alež Jordan

v muzej, boste imeli občutek, da ste vstopili v časovni stroj, ki vas je popeljal nazaj v zgodovino – stare blagajne in staromodni vagon Cafe-Waggon, okrašen kot vagon cesarja, se v muzeju uporablja kot kavarna in je odprt za vse, tudi tiste, ki niso zainteresirani za ogled samega muzeja. Več informacij o muzeju dobite na www.suedbahnmuseum.at

Mirjana Vanovac
Mednarodni potniški promet