

Budnik

ISSN 1408-7405

www.sindikat-strojevodij.si



Številka 75
Oktober 2012

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE

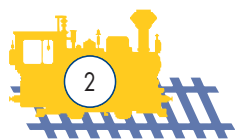


Gospodarska kriza po svetu in pri nas

Napoved reform dela in pokojnin

Ukrepi za izboljšanje poslovanja skupine SŽ

Reportaže in zanimivosti



Budnik



Nova železniška postaja v Ljubljani



... že dneve in tedne in leta stojim na postaji,
in čakam kot toliko drugih na vlak, ki prihaja ...

Časopis BUDNIK

Izdajatelj: Sindikat strojevodij Slovenije

Odgovorni urednik: Zlatko Ratej

Glavni urednik: Robert Zakrajšek

Član uredniškega odbora: Zdenko Lorber

Fotografija na naslovnici: Aleš Jordan

Avtorji ostalih fotografij: Robert Zakrajšek,
Aleš Jordan, arhiv OO Zidani Most, Daniel Majd,
Brane Ramovš

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

EU(RO) KLUX KLAN

Vsak zakaj ima tudi svoj zato. Zato bomo v začetku razčistili nekaj elementarnih stvari, ki nam ne dajo miru. Zakaj taka naslovnica? Lepa, svobodna ptica se pripravlja za vzlet v nebo. Sedi sicer na stebru ob železniški progi, pa naj vas to ne moti. Steber je steber, kaj pa ptič ve. Bistvo je popolnoma drugje. Ste pogledali fotografijo? Poglejte še enkrat, poskusite jo pričarati, zamislite si ptico v letu ... Kaj ste videli? Svobodo? Neizmerno prostranstvo? Ja, pa kaj še! Videli ste edino prijetno stvar v tej izdaji naše revije! Vse ostalo bo prekleto resno in »naspidirano«, ravno v duhu našega varčevalnega časa. Seveda moram takoj razjasniti še razloge za fotografijo glavnega urednika, se pravi mene, zakaj sem v ilegali. Nisem šel med svete borce, tudi ptičje gripe nimam, pa zaenkrat mi tudi še ne grozi izročitev uradnemu Stockholmu s strani uradnega Londona, da bi na koncu pristal v uradnem Washingtonu. To veselje prepuščam Julieniu Assangeju ... Razlog za »prikrito« fotografijo je v tem, da smo pripadniki t.i. srednjega razreda postali zelo iskano blago za preizkušanje vplivov raznih varčevalnih bomb na populacijo. Vedno smo poleg, če želimo ali ne. Nihče nas ne vpraša. Zato sem se odločil, da grem v ilegalo. Morda me bodo spregledali pri naslednjem poizkusu, morda se bom zvil z množico, morda se bo ... No, konec koncev bom to opremo – kot vedno, da se razumemo – uporabil pri teku na minus 10 stopinjah celzija, moja plača bo pa takšna, kot bodo drugi rekli. Čeprav ideja kot taka ni bila slaba ... No, pa tudi oprema zaleže, da ne boste mislili. Originalni ostromreški šal, podkapa angleških SAS ... Ne glede na mraz nikoli ne zbolim, zato sem svečenikom kapitala vedno na razpolago za delo. Je ... ti, na to še pomislil nisem! Težka je sindikalna!

Pustimo sedaj skrivalnice in gremo h glavni današnji temi. Bo preprosta in poučna, če boste le prisluhnili. Nacionalizem, ki preraste v rasizem! Samo danes malo drugače. Skozi prizmo gospodarstva. Nacionalizem sam po sebi v osnovi niti ni tako huda zadeva, dokler je v domeni normalnih ljudi. Tudi spodbujanje narodne zavesti je tehnično gledano nacionalizem. Ima pa nacionalizem več stopenj, ki ga lahko naredijo nevarnega in na koncu konča kot skrajna oblika – rasizem. Nenevaren nacionalizem je tisti, ki se običajno zgodi na kakšni »fešti«. Prva skupina iz kraja A se ima za nekaj več po dveh rundah, druga iz kraja B še za malo več po treh rundah, nato zapojejo pesti, grablje, cepci in »burkle«, na koncu pa gredo vsi skupaj utrjeni na četrto rundo in vojna je končana. Naslednja, še vedno smešna stopnja je tako imenovani »lokal patriotizem«. To je šele veselica. Pri nas se npr. kaže pri nogometu. Naš klub je zakon!!! Ja, bog pomagaj, če vsi naši klubi donirajo najboljši igralce in sestavijo ekipo (kar je enako pristanku na Soncu!), jo bo pionirska selekcija Barcelone z lahkoto odpravila. Omenil sem FC Barcelona iz španske pokrajine Baskija, pozabil pa na znameniti madridski FC Real iz španske prestolnice Madrid. Sem zato nacionalist? Seveda ne. Sem preprosto pripadnik. Simpatizer FC Barcelona. Kot mnogi širom po svetu. Kakšen modrijan bi me morda razglasil za podpornika baskovskega separatističnega gibanja ETA. **EUSKADI TA ASKATASUNA!** (Baskiji domovina in svoboda!). Ampak takemu tako ni pomoči. Je pa nacionalizem, gledano skozi evropsko gospodarsko prizmo, začel nevarno prestopati mejo v smeri rasizma. Pa pogledjmo na kakšen način.

Kar je resnično zaskrbljujoče je dejstvo, da se tudi v naši ljubi materi Evropi kažejo čudne težnje, ki pa že nakazujejo neko definirano obliko finančne rasizma. Izraz je morda hud, vendar pa so tudi občutki v tem primeru zelo mešani. Težnje gredo v smeri – ali si naš, pravi Evropejec, ali pa te ni, oz. si v drugi ligi. Tam pa si lahko EU zamorec, EU negro, EU čefur, po želji ... Le če boš poslušen in lojalen, te čaka ponosno čistokrvno članstvo v EU(RO) KLUX KLANU, klubu pravih Evropejcev, takih s čistim finančnim pedigrejem. Lahko

boš zviška pogledoval po drugih članicah, po katerih se ne bo pretakala čista evroobmočna kri. Samo čuvaj evro kot svetinjo! Kot sveti gral evropejstva! Aja, seveda pa tudi ne pozabi, da si še vedno samo učenec in samo mi, vrhovni svečeniki in čuvaji čiste evrodenarne ideje bomo odločali

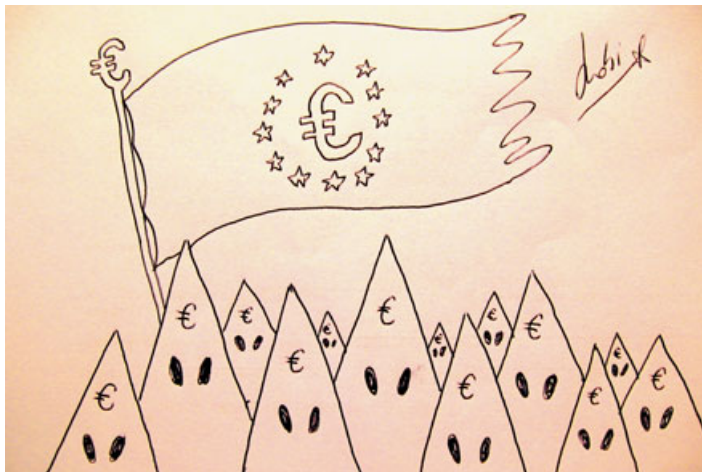
o tem, ali nam boš smel in koliko časa boš še smel streči ob mizah. Pa seveda bomo veseli tudi vsake tvoje finančne donacije za karkoli že. Pa kakšno spremembo boš tudi uvedel v svoji deželi, tako, nam v zabavo. Kaj, narod je glasen? Daj no daj, se nisi nič naučil? Zvišaj davke, znižaj plače in pravice ljudi, zmanjšaj sredstva za zdravstvo, zapri nekaj podjetij ... Ali bi rajši, da to naredimo mi namesto tebe?! Samo, potem boš lahko izbiral – boš evročnuh, evronegro, evročefur ..., po želji. Lahko boš, kar boš želel, saj imamo vendar demokracijo! Madona, ne morem verjeti! Nastanek čiste ideje o čisti evrofinančni rasi. Kako je prišlo do tega?

Vse se je začelo ob znamenitem začetku svetovne gospodarske krize. Zakaj znamenitem? Ker se je začel v – kdo bi si to mislil – Združenih držav Amerike (... land of the brave, land of the free, etc, etc ...). Vse skupaj so zakuhali naši preko oceanski bratje, ki nam sedaj tako, brez vesti, solijo pamet, kako iz krize. Mi, evropejčki, pa seveda prisegamo na vse, kar diši po hamburgerju. Tako opevana svetovna gospodarska kriza se je namreč (po uradnih podatkih) začela z bankrotom ameriške investicijske banke Lehman Brothers, 15. septembra 2008, na dan, ki se ga na Wall Streetu spominjajo kot »črni ponedeljek«. No, pot v pekel so jim tlakovali v ameriški energetski družbi Enron, kjer so v stečaj zapadli že 30. novembra leta 2001, in to zaradi goljufivega prikazovanja ugodnih poslovnih izidov. Za to so uporabili metodo »ustvarjalnega računovodstva« (ang. creative accounting), po kranjsko bi temu rekli, da so »drek« zavijali v celofan in ga polivali s parfumom. No, od takrat svet gospodarsko kritično stopa po poteh racionalizacije in varčevanja. Seveda je za vse to, če pogledamo skozi prizmo zgodovine, najverjetnejši krivec naša novodobna pridobitev – kapitalizem. Morda, morda pa tudi ne. Kapitalizem je namreč, tako kot vsi ostali svetovni ureditveni sistemi, nastal v glavah teoretikov. Nato je prišel v prakso ... Poznate rime znane slovenske rock zasedbe Sidharta – ... in ust olikancev v ušesa blaznežev ... Tako približno evoluirajo vsi svetovni ureditveni sistemi. Človek je samo človek in rezultate imamo tukaj in sedaj pred očmi.

Kapitalizem je bil v osnovi zasnovan kot gospodarska ureditev, ki temelji na privatni lastnini in trgu. Samo zadeve so se – jasno, kako pa drugače – izjalovile. Privatna lastnina skozi človeške oči pomeni tole – to je vse moje, vsi ki ste tu, delate zame, ste moja lastnina in z vami počnem kar želim! Se nekateri še čudite revolucijam v svetovni zgodovini? Ljudje so želeli svobodo razmišljanja, svobodo ustvarjanja ... Žal pa se je spet pokazala človeška narava in vsa prizadevanja so krenila v napačno smer. V izgradnjo novega sistema, ki je spet zaslužnjil ljudi. Na to pa so najglasneje opozarjali ravno nosilci prejšnjega sistema, ki z ljudmi ni bil nič manj prizanesljiv. In tako si črno rdeči ples sistemov sledi skozi zgodovino. Barva neba se menja, naj ... pa vedno narod. Zaključek – korito je vedno isto, samo rilci so drugi!



... pst, to sem jaz, glavni urednik ...



EU(RO) KLUX KLAN

No, kapitalizem je, kot rečeno, prerasel samega sebe in se lepega dne prebudil v koži neoliberalizma. O tem novosvetovnem čudu smo že rekli nekaj besed. Pa jih sedaj strnimo v neko celoto. Novodobni neoliberalizem sebe vidi kot nevidno roko, ki je sposobna urediti vsa ekonomska vprašanja (Adam Smith – »The wealth of nation«). Kaj točno to pomeni, si ne upam niti pomisliti. Vse je namreč v stilu – ... kadija te tuži, kadija te sudi ... Gre predvsem za tezo, da naj se država v proizvodnji ne vmešava, poudarja se svoboda podjetniške iniciative, individualizem in svoboda posameznika (ha, ha, ha, sanjajte). Gre za politično ekonomsko filozofijo, ki zavrača vladne intervencije v domači ekonomiji, na svetovnem trgu pa zagovarja svobodno trgovino in liberalizacijo trga blaga in financ (kaj pa prosti pretok delovne sile?!). Se še kdo čudi, zakaj nenadoma domača podjetja niso konkurenčna, delovna sila je predraga, najbolje da vsi gledamo »v luft« in čakamo da pade komet ...

Glavne paradigme (ali načela, če hočete) neoliberalizma so:

- **Vladavina trga** – skratka, da ne dolgovezim, to pomeni zmanjšanje vloge sindikatov in pravic delavcev, kar običajno skrijejo pod pojmom »fleksibilnost trga dela«
- **Omejitve javnih izdatkov za javne transferje** – skratka, zmanjšanje izdatkov za šolstvo, zdravstvo, socialne transferje ...
- **Deregulacija** – skratka, država se umika tam, kjer bi lahko s svojimi zakoni zmanjšala profite podjetij
- **Privatizacija** – skratka, prodaja državnih podjetij privatnim investitorjem, zato se cene storitev običajno dvignejo, dobiček gre v roke lastnikov, javnost je ogorčena ...
- **Odprava koncepta javne dobrine in skupnosti** – skratka, pomagaj si in bog ti bo pomagal! Če si reven si sam kriv. Če si bolan si sam kriv. Če si brez službe si len ...

No, tako približno deluje neoliberalizem. Ker pa vsa stvar potrebuje nadzornika, so si v razvitem svetu omislili bonitetne hiše. Naloga teh je nekako takšna – vržejo na mizo podatke neke države in ji določijo višino obresti za najem kreditov (vse ostale »uradne« razlage s strani modrijanov so zavestno metanje peska v oči!). Pa če imajo kaj pojma vsaj o tem, kje je ta država ali pa ne. Oni so – seveda, kakopak – Američani in oni že po pravilu vedo vse. In potem rečejo – Slovenija (kje že, za vraga?) ni naredila tega in tega. Ni dobra učenka, zato jo bomo kaznovali z višjo obrestno mero. In takrat, ko bi morali glasno »zarenčati« se mi ponižno priklonimo. Do tal! Namesto, da bi vsaj zahtevali pojasnilo. Ne, namesto njih dajemo pojasnila mi sami. Kot bi obtoženec na sodišču sam sebi izrekel kazen in to potem pred javnostjo utemeljil. Razumi, kdor more!

Pa so na oni strani Oceana res tako brihtni? Najboljši komentar na »jenkijevsko« pamet sem videl v filmu »Moja obilna grška poroka«, ko je bodoči ameriški zet pozdravil bodočega zavednega grškega tasta. Le – ta mu je v sočnem grškem jeziku dejal – ... mi smo že filozofirali, ko ste vi še plezali po drevesih ... In na to dejstvo Evropa vse prelahko pozablja. Nismo mi povzročili krize, plačujemo pa z vsemi obrestmi. Naše življenje je odvisno od tega, ali je neki Joe Hamburger iz bonitetne hiše Moody's zjutraj vstal z desno ali, bog ne daj levo nogo. Čuden svet, ni kaj!

No, pa da za konec malo »izprežemo« iz resnih voda. Morda bomo na koncu vseeno malo boljše volje, čeprav mi lahko verjamete, da se zaradi svetovne situacije ne splača metati ob tla. Naše metanje tako ne bo rešilo ničesar, samo bolelo nas bo. Gremo raje raziskovat! Dal vam bom nekaj podatkov:

- Latinsko ime: Ficus benjamina exotica
- Skupina: listnate rastline
- Razmnoževanje: podtaknjenci (!)
- Tip: notranja, okrasna, sobna (pisarniška!)
- Vrsta: zimzelena (torej večna!)
- Višina: do 200 cm (več kot zadosti za pregled nad dogajanjem!)

O čem govorim? Ne boste verjeli. O največjem sovražniku srednjega razreda. O bitju, ki je vedno seznanjeno z vsem, je prisotno na vseh sestankih, ne glede na to kako tajni so. O bitju, ki je vedno tam! Kdo je to? Manager? Ah, dajte no, ta je lahko zamenljiv v večini podjetij. Tajnica? Pa kaj še. Če že kaj ve, je raje modro tiho. Konec koncev je ena od nas – srednje razrednikov. Govora je o bitju, ki je zelo ekološko naravnano, ki se pusti razvajat, ki je prisotno na vseh pomembnih mestih in ki ve vse! **FIKUS!** Fikus, cenjene kolegice in kolegi! Živo bitje, ekološko naravnano (jasno, če je rastlina!), vedno prisotno v pisarnah ... Dosjeji X! V vseh pisarnah se z lahkoto zamenjajo glavni, oz. pomožni, oz. kakorkoli že ... manager, zamenja se tajnica, zamenja se pohoštvo, zamenjajo se zavese ..., samo fikus ostane vedno isti. Tega samo zalijejo in kruljuje naprej. Na svojih dveh metrih višine. Vse vidi, vse sliši, o vsem je seznanjen. To je pravi sovražnik srednjega sloja. Vedno je poleg, ko se sprejemajo odločitve. Iz ozadja spremlja vso zgodbo. Ko včasih kdo zmedeno pogleda proti njemu, se naredi kot da je roža. Prebrisan! Pravi eko neoliberallec. Prava skrita eminenca iz ozadja. Zgodba interesov, ki pa jo bomo obdelali kdaj drugič ... Bodi dovolj za danes.

Čas je pač tak, da mora vsak nekaj prispevati k rešitvi težav. Vendar pa ima vse svoje meje in tudi mi bomo počasi povprašali in se pri tem sklicevali na nekega svetovno znanega politika (njegovo misel pa bomo obrnili rahlo nam v prid) – ... Čas je, da se ne sprašujemo več, kaj lahko mi storimo za državo. Mi smo storili že dovolj! Čas je, da država pove, kaj bo storila za nas ...

In za konec še misel za ta čas – **Narod, ki se sramuje svoje zgodovine, ni vreden prihodnosti!** Čas bi bil, da to dojamemo tudi naši predstavniki političnega življenja. Mešanje megle, ki ga dnevno uprizarjajo, je za našo deželo bližnjica v »Devilpolis«. Moja teta, 81 letna ženica mi je zadnjič zelo lepo definirala politiko. Dejala je – ... politika je kot kup dreka. Če ga prerežeš na pol in povohaš vsako polovico posebej, obe enako smrdita, tako leva kot desna ... Zato, gospe in gospodje – čas je za akcijo! Pa ne kažite s prstom drug na drugega. Slabši ste od otrok. Še otroci v vrtcu se prej dogovorijo, kako in kaj. Vi ste pa menda odrasle osebe ...

Robert Zakrajšek
Glavni urednik

BESEDA PREDSEDNIKA

UKREPI



V današnjem času ne moremo odpreti medija, v katerem nas nebi opozarjali na recesijo, krizo, neizhodno finančno situacijo. V krizi so država, banke, gospodarski subjekti. Posledično lahko ugotovimo, da imamo problem vsi, ki bivamo na sončni strani Alp. Ugotovimo lahko, da so proračunski dohodki prenizki, da bi pokrivali planirane izdatke, kreditov ni oziroma so tako neugodni, da bi v bližnji prihodnosti povzročili zlom sistema.

Situacija s katero smo soočeni ni nastala v trenutku, temveč je posledica nespametnih odločitev posameznih vladajočih politikov vse od nastanka slovenske države. Vse preveč je bilo sprejetih odločitev, ki so namesto državotvornih pokrivalo lastne interese, oziroma interese manjših ciljnih skupin, katere so na račun države nesramno obogatele, dopuščalo se je uničevanje gospodarstva, ni se preganjal gospodarski kriminal, javna uprava pa se je širila v nerazumne meje, kljub dejstvu, da se ni vedelo kdo bo to plačal. In kdo je kriv? Posamezni politiki, gospodarstveniki, tajkuni...? Očitno tudi mi državljani, ki smo vsake štiri leta na volitvah zaupali mandat določeni strukturi politikov, ki so nas do tega stanja pripeljali.

Prišli smo do trenutka, ko je potrebno nekaj storiti, da se prepreči popoln kolaps. Vlada je sprejela odločitev, da bo v najkrajšem možnem času uravnotežila javne finance. Pred poletjem je bil sprejet sveženj zakonov, ki naj bi pripomogel k večji stabilnosti, pripravlja se pokojninska reforma, nova delovnopravna zakonodaja, zakon o malem delu, iščejo se vzpodbude za zagon gospodarstva. Ukrepi naj bi doleteli vse, vendar se ne moremo znebiti občutka, da določeni kapitalisti krogi počnejo vse v smeri, da na račun države kujejo velike lastne dobičke, za državljane in zaposlene jim pa ni kaj dosti mar. Sindikati bomo v danem trenutku storili vse, da roka pravice ne bo doletela samo državljanov, saj so le - ti za nastalo situacijo najmanj krivi, ter da ohranimo dostojnost zaposlenih, ki s svojim delom ustvarjajo prepotrebno dodano vrednost.

Ko s pogledom preidemo na slovenske železnice, lahko ugotovimo, da je situacija zelo primerljiva s stanjem v državi. Gibljemo se po robu kapitalске ustreznosti, obremenjeni smo s

kreditu, beležimo upad tovarnega prometa, prihodki v marsikaterem delu ne pokrivajo izdatkov, pri zaposlenih imamo ogromna strukturna neskladja, ni denarja za nujno potrebne investicije... Kljub tem dejstvom, določeni krogi živijo v prepričanju, kot da je vse v najlepšem redu in da spremembe niso potrebne. Najlažji ukrep je, da zaposlenim znižajo plače. Kratkoročno ima lahko to za podjetje pozitivne finančne posledice, dolgoročno pa lahko samo s takimi ukrepi zaposlene preimenujemo v sužnje, situacija bi pa tako sama po sebi pripeljala do bridkega konca. Večina sindikatov na SŽ je spoznala, da tako ne gre več naprej, da ohranjanje delovnega mesta, ki ne prinaša dodane vrednosti povzroča več problemov kot koristi, vsekakor bomo pa vztrajali pri ohranitvi statusa zaposlitve za vse ki bodo želeli delati. Žal pa do tega spoznanja niso prišli določeni vodstveni delavci, ki bi sicer to dejstvo še lahko sprejeli na izvršilnih in proizvodnih delovnih mestih, v drugih strukturah pa tega ne zaznajo.

Po večmesečnih pogajanjih na podlagi zgoraj ugotovljenih dejstev je bil v mesecu maju podpisan

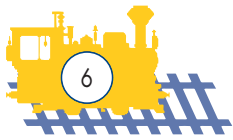
»Dogovor o ukrepih na področju prihodkov, izdatkov in materialnih stroškov ter na področju plač, povračil in drugih prejemkov v koncernu slovenskih železniških družb«. Podpisali smo ga vsi sindikati, sveti delavcev, generalni direktor SŽ in direktorji vseh družb v sistemu SŽ. Dogovor poleg ukrepov za zmanjšanje stroškov dela vključuje obveznosti vodstvenih kadrov praktično v vseh segmentih delovanja družbe in upam, da se vsi podpisniki tega tudi zavedajo.

Ugotovimo lahko, da so ukrepi, ki se nanašajo na delež zaposlenih iz dogovora v celoti realizirani, predčasno upokojevanje teče približno s pričakovanji, kar pa zadeva ostale ukrepe pa se kljub danim časovnim rokom odvijajo prepočasi. Očitno je v sistemu zelo močna skupina »petokolonašev«, ki ta proces zaradi lastnih interesov namerno blokira. Ves proces sedaj temelji predvsem na generalnem direktorju, ki mora v najkrajšem času zaznati odstopanja od začrtanih ciljev, ter sankcionirati tiste, ki svojega dela niso opravili. Če tega ne stori bo kriv tudi on. Sindikatom je dobro poznano dejstvo, da so sankcij za napake deležni samo zaposleni na izvršilnih in proizvodnih delovnih mestih, na višjih nivojih pa se odgovornosti niti išče ne, kaj šele, da bi jo kdo sankcioniral.

Notranja organizacija se mora zaključiti in to na način in to na način, ki bo normaliziral sedanje stanje ter dopolnil število zaposlenih na delovnih mestih, ki prinašajo dodano vrednost. Pričakovanja zaposlenih, katerih delo prinaša dodano vrednost so velika, tako da sporočamo, da tako neodgovornega dela ne bomo več dolgo nemo spremljali.

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO





Pred reformo trga dela in pokojnin

Vsi letošnji dogodki so nakazovali, da bo letošnja jesen vroča. Vroča v smislu napovedi, da bomo odprli nam ključna delovno pravna akta – Zakon o delovnih razmerjih in Zakon o urejanju trga dela, nekoliko manj pričakovano (glede na prvotne napovedi aktualne oblasti) pa imamo sočasno na mizi še 430. členov novega pokojninskega zakona. O namenih politike na tem mestu ne velja na široko razglabljati. Več kot očitno pač je, da so reforme trga dela in pokojnin tisti nujen (pred)ukrep, ki lahko pomaga rešiti Slovenijo pred totalnim finančnim kaosom oz. pred tujo finančno pomočjo z vsemi posledicami, ki jih ta prinaša.

Ko je govora o reformi delovno pravne zakonodaje se kot prioriteto odpira vprašanje pasti, ki jih prinaša koncept t.i. enotne pogodbe za nedoločen čas. Le-ta naj bi po nekaterih ocenah bistveno pripomogla k temu, da se zmanjša segmentacija oz. dualizem na trgu dela. Pod tema pojmom razumemo nevzdržno stanje razlikovanja delovnopravnega položaja delavcev po pogodbah za določen čas (te se sklepajo že v preko 80% in predstavljajo že cca. 18% vseh sklenjenih pogodb) in pogodb za nedoločen čas. Koncept enotne pogodbe prinaša uveljavitev treh obdobj. Najbolj sporno ostaja prvo obdobje po-

skusnega dela, kjer je delavec v prvih petih mesecih lahko odpuščen brez razloga in tudi brez pravnega varstva. Obstaja resna bojazen, da bo to obdobje služilo prvenstveno zaposlovanju v turizmu, gostinstvu, gradbeništvu, in še kje, kjer bo mogoče ob veliki fluktuaciji fleksibilno zaposlovati in odpustiti zaposlene, brez da bi to delodajalca kakorkoli oviralo ali bremenilo. Žal nas izkušnje delodajalskih praks v Sloveniji učijo, da se največkrat pomisli na to, kako se bo izigral zakon in to na škodo pravic zaposlenih. Mogoče bi se v urejeni pravni državi, kjer se v poslovnem okolju spoštuje odnos do zaposlenih, morebiti lažje pogovarjali o takih rešitvah. Pri nas pa bo to sila težko. Reforma sicer predvideva veliko sprememb, ki so povezane; z večanjem notranje fleksibilnosti (v okviru zaposlitve bo potrebno opravljati tudi t.i. druga ustrezna dela in ne zgolj tista, ki so navedena v pogodbi o zaposlitvi), olajšali naj bi se postopki odpuščanja in zaposlovanja, znižale bi se odpravnine in skrajšali odpovedni roki (glede na sedanje stanje bi navedene spremembe najbolj prizadele starejše zaposlene), pojem starejšega delavca se veže na čas (5 let), ki delavcu manjka do upokojitve (sedaj 55 let), itd. V okviru Zakona o urejanju trga dela pa sta najbolj sporna; zmanjšanje odstotka pre-

jetega nadomestila za brezposelnost za prve tri mesece (iz sedanjih 80 na 70 %) in predlog po uveljavitvi t.i. malega dela za brezposelne osebe.

Kar se tiče pokojninske reforme je mogoče reči, da predlog v določeni meri ohranja vrednotenje delovne (zavarovalne) dobe, kot bistveni pogoj za starostno pokojnino. Na tej podlagi se bo lahko tisti, ki doseže 40 let pokojninske dobe brez dokupa upokojil pri 60 letih in mu ne bo treba delati do 65 let kot se predlaga za tiste, ki te pokojninske dobe ne bodo dosegli. Na tisto, kar bomo v pogajanjih opozarjali, bo upoštevanje let delovne dobe za tiste, ki so pričeli z delom pred 20. letom starosti, potrebno bo ugodneje dogovoriti prehodna obdobja, gotovo pa se bo tekom pogajanj odprla tudi razprava o potrebi po enakopravni obravnavi žensk (resnici na ljubo v tem predlogu reforme doživljajo največje spremembe) in o starostnem pogoju 65 let za tiste zaposlene, ki so zaradi študija ali drugih okoliščin pozno vstopili na trg dela. Kar se tiče poklicne pokojnine, predlog reforme ohranja kar nekaj »dobrin«, ki nam jih je uspelo izpogajati v času ministra Svetlika (ni malusov za tiste, ki bodo 16 let delali na teh delih in ki bodo izkoristili dodano dobo, imeli bomo soglasje na oblikovanje kriterijev za določitev delovnih mest ODPZ, vzpostavlja se odbor sklada ODPZ, kjer bomo lahko zraven, omejili se bodo »zaslužki« upravljavca sklada itd). A kljub temu nas ogromno dela še čaka. Ključno bo znotraj novega ZPIZ-2 najti vir za primanjkljaj sredstev pri KAD-u in dogovoriti sistem, ki bo zagotavljal vzdržnost in zagotavljal pravice, ki nam iz tega naslova gredo.

Naloga, ki nas čaka ni lahka. V trenutku ko to pišem, je naša sindikalna centrala SZS-Alternativa že obravnavala in sprejela pisne pripombe k vsem trem zakonom, tako, da gremo v pogajanja z vedenjem, kaj hočemo v njih doseči. V obeh delovnih skupinah (za ZDR in ZUTD ter delovni skupini za ZPIZ) bo naša sindikalna centrala (oz. naš SSSLO) aktivno sodeloval. Računam na najboljše.

Zdenko Lorber



Dogovor o ukrepih za izboljšanje poslovno-finančnega stanja Skupine SŽ

Zopet smo pri temi, ki smo jo s slabimi občutki predelovali že leta 2009. Varčevanje in ukrepi za izboljšanje poslovnih rezultatov skupine Slovenskih železnic. Ker sem se že takrat obširno razpisal o tej, za zaposlene zelo neprijetni temi, v letu 2012 ne bom »ponavljal vaje«. Vsi vzroki so popolnoma isti kot leta 2009, zato jih ne bom našteval. Bom pa še enkrat povedal, da tako kot takrat nisem verjel v uspeh, tudi danes nisem velik optimist. Žal. Izkušnje so pokazale, da je bil v podjetjih, kjer se je varčevalo na plečih zaposlenih, uspeh minimalen, največkrat pa nikakršen. Vendar pa je v tem paketu varčevalnih ukrepov tudi poslovodstvo prevzelo velik del odgovornosti za izvajanje določenih področij. Zaposleni pričakujemo, da bodo izvajanje vzeli resno na vseh področjih, ne le na področju plač in kadrovanja, saj le – to prinaša dejansko zainteresiranost za delovanje v smeri uspeha. Samo načelno prikimavanje ne prinaša rezultatov. Ravno tako govorjenje v stilu – zavzemali se bomo, namen imamo, poskušali bomo doseči in podobno, pri zaposlenih, katere so ukrepi doleteli kot gotovo dejstvo, na

katero niso imeli vpliva, ne budi simpatij. Zaposleni pričakujemo, da v končni fazi ne bomo spet samo mi tisti, pri katerih bo vpliv ukrepov še kako viden, oni z druge strani pa se bodo skozi lepe besede izmuznili.

V času, ko so ukrepi še dobivali svojo končno, današnjo obliko, so bili podani v več verzijah, ki so se usklajevale med poslovodstvom in sindikati. Ker v javnosti kroži slab občutek, češ da so sindikati pristali na izrazito negativne ukrepe, vsaj na relaciji do zaposlenih, vam lahko zagotovim, da sem se, ko sem osebno videl prvo verzijo, ki so jo nekateri predlagali sindikatom v podpis, dobesečno zgrozil. Prvotna verzija je vsebovala predloge, ki bi v primeru podpisa vodili samo še v generalno stavko. Procenti znižanja plače so bili zastavljeni precej bolj restriktivno, vse kar bi moralo storiti poslovodstvo je bilo pisano v pogojnikih (če uspe, uspe, če ne, ne moremo pomagati). Tega nismo mogli sprejeti, saj kot sem že dejal, so nas, zaposlene, ukrepi doleteli kot zatečeno dejstvo, brez možnosti ugovora. Nadalje je prvotna verzija posegala v povračilo

stroškov za prehrano, česar v veljavni verziji ni. Mene osebno je najbolj zmotilo stalno ponavljanje stavka - ...ne glede na določbe KPDŽP... Razumem, da določenih ukrepov žal ni bilo mogoče sprejeti drugače kot z začasnim suspenzom nekaterih členov KPDŽP. Kot sindikalistu pa mi že utripajo rdeče luči ob misli, da bi na dolgi rok to lahko postala nevarna stalna praksa. Ko v podjetju kaj ne bi šlo po željah poslovodstva, bi preprosto pritisnili na KPDŽP in poskušali izposlovati obvod člena ali pa začasni, če ne stalni suspenz določenega člena in s tem tudi določene, že postavljene relacije zaposleni – delodajalec. No, seveda je na nas, da smo pozorni na morebitne tovrstne anomalije, za katere je sicer malo verjetno, da bi se pojavile.

Tako je pred vami končna verzija ukrepov (v skrajšani obliki), ki so sedaj v veljavi in ki veljajo od 01.05.2012 do 31.12.2013. Ukrepi so sicer zopet udarili po zaposlenih, vendar pa ima sedaj tudi poslovodstvo svoje obveznosti, katere mora uresničiti. Kakšni bodo realni rezultati, ki jih bodo ukrepi prinesli, ne zna napovedati nihče. Kot sindikalist in zaposleni lahko samo upam, da zopet ne financiram kakšne misije nemogoče, kot sem to že večkrat počel. No, pogledajmo, kaj nas čaka do konca leta 2013.

1. Plače

Za čas veljavnosti tega dogovora, se, ne glede na določbe KPDŽP, znižajo plače z uveljavitvijo negativne eskalacije za izhodiščne plače, in sicer tako, da se:

- za delavce s PR DM do vključno 1,80 znižanje ne uveljavi;
- za delavce s PR DM od vključno 1,89 do vključno 2,41 plača zniža za 4,0%;
- za delavce s PR DM od vključno 2,53 do vključno 3,56 plača zniža za 4,5%;
- za delavce s PR DM od vključno 3,73 dalje plača zniža za 5,0%.



2. Stimulacija

Od 01.05.2012 do 31.12.2012 se stimulacija, določena v 4. členu Dogovora o izplačilu stimulacije za doseganje boljših poslovnih rezultatov Slovenskih železnic in načinu uveljavitve eskalacije plač iz let 2009 in 2010 z dne 30.06.2011, obračunava v polovični višini.

3. Regres za letni dopust za leti 2012 in 2013

Regres za letni dopust za leti 2012 in 2013, se ne glede na določbe KPDŽP, izplača v enem delu, v višini minimalne plače in sicer najkasneje do konca meseca junija tekočega koledarskega leta.

Poslovodstva v KSŽD se zavezujejo, da se bodo z vsemi delavci, katerim se v letu 2012 plača na dan podpisa tega dogovora in v letu 2013 v mesecu pred izplačilom regresa za letni dopust, obračunava in izplačuje skladno z Elementi za sklepanje individualnih pogodb o zaposlitvi, dogovorili, da se odpovejo celotnemu regresu

za letni dopust za leti 2012 in 2013. Za neizplačani znesek regresa za delavce z individualnimi pogodbami, se na nivoju KSŽD v letih 2012 in 2013 oblikuje poseben fond, namenjen izplačilu izjemnih solidarnostnih pomoči za socialno najbolj ogrožene delavce v KSŽD.

4. Plače po individualnih pogodbah

Poslovodstva v KSŽD se zavezujejo, da se bo vsem delavcem, ki se jim plača obračunava in izplačuje skladno z Elementi za sklepanje individualnih pogodb o zaposlitvi, le-ta znižala za 16% glede na osnovo, ki je enaka petkratniku povprečne plače v KSŽD za preteklo leto.

5. Prevoz na delo

Za čas veljavnosti tega dogovora, ne glede na določbe KPDŽP, mesečna izplačana višina povračila stroškov za prevoz na delo in z dela ne more znašati več kot znaša višina minimalne plače.

6. Letni dopust

Za leti 2012 in 2013, se število dni letnega dopusta, ne glede na določbe KPDŽP, zmanjša na naslednji način:

- delavcem, ki bi se jim v skladu s KPDŽP in splošnimi akti družbe odmerilo do vključno 26 dni letnega dopusta, se število dni ne zmanjša;
- delavcem, ki bi se jim v skladu s KPDŽP in splošnimi akti družbe odmerilo od vključno 27 do vključno 31 dni letnega dopusta, se število dni zmanjša za en dan;
- delavcem, ki bi se jim v skladu s KPDŽP in splošnimi akti družbe odmerilo 32 in več dni letnega dopusta, se število dni zmanjša za dva dni.

7. Zdravstvena preventiva

Program zdravstvene preventive, ki ga določa Dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju, se v času veljavnosti tega dogovora ne izvaja.



8. Stroški svetov delavcev

Stroški delovanja vseh svetov delavcev v KSŽD se v letu 2012 zmanjšajo za 50%, prihranek iz tega naslova, pa se vplača v fond namenjen izplačilu izjemnih solidar-

delavcev in z drugimi socialno vzdržnimi oblikami reševanja morebitne preza-poslenosti, vse z namenom, da ne bo potrebno pristopiti k ugotavljanju trajno presežnih delavcev, ki bi prešli v odprto brezposelnost.



nostnih pomoči za socialno najbolj ogrožene delavce v KSŽD.

9. Notranja organiziranost

Poslovodstva v KSŽD se zavezujejo, da bodo najkasneje do 01.09.2012 uveljavili novo notranjo organiziranost, vključno s sistemizacijo DM in planom kadrov za leti 2012 in 2013, v okviru nove notranje organiziranosti, pa bodo zmanjšali število nivojev vodenja in število posameznih organizacijskih enot.

Ob tem je določena tudi osnova za določitev višine plač vodilnih in vodstvenih delavcev.

10. Reševanje presežnih delavcev

Zmanjšanje števila zaposlenih se bo izvajalo predvsem s pospešenim upokojevanjem tistih delavcev, ki izpolnjujejo pogoje za upokojitve, z vključevanjem delavcev v program reševanja presežnih

Za delavce, ki se vključijo v program reševanja presežnih delavcev, se pri izračunu odpravnine in odškodnine za neizrabljen letni dopust, ne upošteva znižanje plače in stimulacije.

11. Čakanje na delo

V primeru, da se delodajalec in delavec, ki ni produktivno zaposlen, ob tem pa ne izpolnjuje pogojev, opredeljenih za reševanje presežnih delavcev, sporazume-ta o suspenzu pogodbe o zaposlitvi na podlagi 51. člena Zakona o delovnih razmerjih (začasno čakanje na delo), pripada delavcu nadomestilo plače najmanj v višini 85%. Pri izračunu nadomestila plače se upošteva 187. člen KPDŽP.

12. Ostali ukrepi

Poslovodstva v KSŽD se zavezuje, da bodo storili vse:

- da se z novo notranjo organiziranostjo zagotovi enovitost upravljanja in vode-

nja vseh družb v KSŽD, na dan podpisa dogovora.

- da se do konca leta 2012 sprejmejo večletne pogodbe, minimalno za obdobje 3 let, za financiranje obveznih javnih gospodarskih služb, saj se bo le na ta način zagotavljala usklajenost tehničnega in finančnega načrtovanja ter večja učinkovitost in racionalnejše poslovanje izvajalcev obveznih gospodarskih javnih služb, ki jih izvaja KSŽD.
- da se z novimi ali spremenjenimi predpisi s področja varnosti železniškega prometa v KSŽD, omogoči racionalnejšo in novim tehničnim standardom prilagojeno izvajanje tehnoloških procesov dela in s tem zmanjšanje stroškov poslovanja, s tem, da se k vsaki izdaji novega predpisa ali njegovih sprememb, priloži tudi izračun finančnih posledic zaradi njegove uveljavitve.

13. Spremljanje izvajanja dogovora

Za spremljanje izvajanja dogovora se imenujeta dva predstavnika podpisnikov dogovora.

14. Odpoved dogovora

Podpisniki dogovora s strani sindikatov in svetov delavcev si pridržujejo pravico do odpovedi dogovora z dvomesečnim odpovednim rokom, če bo ugotovljeno, da sklepi in ukrepi, določeni z dogovorom, niso realizirani oziroma so pri njihovi realizaciji določena odstopanja.

Ukrepi so, kot ste videli kar optimistično zastavljeni. Obstajajo tudi simulacije učinkov, ki naj bi jih prinesli. Vendar pa so simulacije samo predvidevanja, ki z realnostjo običajno nimajo neke velike povezave. Kakšna bo realnost, vas bom poskušal sproti obveščati v vsaki izdaji naše revije, saj bomo izvajalcem pošteno gledali pod prste in zahtevali podatke o uspešnosti ukrepov, do česar imamo zaposleni vso pravico, konec koncev se ukrepi v veliki meri uresničujejo na račun naših plač, regresov, povračil ...

Robert Zakrajšek

Pregled izvajanja dogovora o ukrepih za izboljšanje poslovno – finančnega stanja Skupine SŽ

Pred nami je prvi pregled uspešnosti izvajanja ukrepov z naše strani in s strani posloводства. Princip bo preprost. V tabeli bosta dve rubriki – levo ukrep in desno stopnja, na kateri je izvajanje določenega ukrepa. Vsak ukrep ima lahko tri stopnje izvajanja: zelena (ukrep uspešno izpeljan), rumena (ukrep je v izvajanju) in rdeča (ni aktivnosti pri izvajanju ukrepa). Menim, da je tak način najbolj pregleden in obenem pošten, saj prikazuje obe strani, podpisnici dogovora.

Ukrepi, ki preko Dogovora bremenijo zaposlene

Znižanje plač	
Znižanje stimulacije	
Znižanje regresa	
Znižanje plač po individualnih pogodbah	
Omejitev povračil za prevoz na delo	
Znižanje letnega dopusta	
Ukinitev zdravstvene preventive	
Znižanje stroškov svetov delavcev	

Ukrepi, ki preko Dogovora bremenijo posloводство

Ukrepi od številke 1 do številke 64 – da jih ne naštevam, ker tako ali tako nima smisla. Dejstvo je, da jih je od vse te mase izvedenih samo osem (8!). Zato bo v tej številki desni stolpec rumen, čeprav bi lahko bil povsem upravičeno rdeč. Nekateri ukrepi se izvajajo, res pa je, da ima posloводство čas za realizacijo do konca leta. Zato se danes za osem rubrik ne izplača odpirati cele »piksne« zelene barve, ker smo v obdobju varčevanja. Naslednjič ne bomo tako prizanesljivi, bomo pa odprli rdečo »piksno«, bomo že kakšno staknili na kakšni akciji. Konec leta se bliža ...	
--	--



Takšno je trenutno stanje izvajanje ukrepov. Morda bo kdo dejal, da je ukrepov na strani zaposlenih zelo malo, posloводство pa jih ima kar 64. Morda res. Je pa res tudi to, da so naši ukrepi vsi »zeleni«, torej realizirani in to prej, preden je posloводство realiziralo karkoli iz svojega deleža. Zaposleni smo svoj delež več kot prispevali in zato od posloводства pričakujemo, da bo izpolnilo svoj del obveznosti. Morda bi bilo pošteno, da malo obrnemo način varčevanja. Ko boste vi realizirali polovico (cca. 32 ukrepov), bomo mi brez ugovorov pristali na naš delež. Tako gre pa spet vse v stilu – udri po siromaku!

Robert Zakrajšek

V razmislek – predlogi za dodatke k plači

Med nami večkrat poteka žolčna debata o tem, na kakšen način bi lahko izboljšali naše osebne dohodke in kakšne argumente ali kriterije bi lahko pri tem uporabili. Delodajalec na lepe oči seveda ne bo dal nič. In zato, ker to zahtevamo ravno mi, tudi ne. Bo pa prisluhnil predlogom, če jih bomo seveda strokovno in argumentirano predstavili. Če bomo samo trmasto vztrajali na stališču – to nam pripada ne glede na karkoli!! – ne bomo dosegli popolnoma nič. Delodajalec bo samo odmahnil z roko in nas poslal ven. Zato je morda čas, da pripravimo predloge, ki jih bomo lahko realizirali v nekem dognednem času. Morda ne danes, morda ne jutri, zagotovo pa v nekem časovnem okvirju, če bodo le prevladali argumenti in ne demagogija. Lahko se npr. zgledujemo po naših hrvaških kolegi, ki imajo dva zelo zanimiva, predvsem pa dorečena dodatka z plači, s katerima se je v pogajanjih s sindikatom brez težav strinjalo celo vodstvo HŽ – ja. Kar je zanimivo, saj poslovodstva zelo rada uporabijo retoriko v stilu – to bo uničilo celotno podjetje. Pa temu le ni bilo tako. Vsaj zaenkrat.

Poglejmo ta dva, vsaj za moje pojme zelo realna in človeška dodatka (višine dodatkov so povzete po hrvaških – oni so izpogajali takšne, nekdo drug bi morda drugačne):

- Dodatek 5% zaradi stresa na delovnem mestu. Dejavnik stresa je pri našem delu več kot le prisoten. S tem se strinjamo vsi. In tudi delodajalec se je začel zavedati tega dejstva, saj se študije o vplivu stresa na zaposlene v prometu kar vrstijo. Tu ne gre za stres, ki ga strojevodja doživi ob izrednem dogodku, saj takrat, vsaj po mojem mnenju, lahko govorimo o šoku in ne toliko o stresu. Stres se v tem primeru pojavi »post travmatično« oz. pride za nami, kot radi rečemo. Dodatek kot tak vsebuje stres, ki je vsakodnevno prisoten tudi takrat, ko delo oz. vožnja poteka rutinsko. Stres je takrat vedno prisoten, saj deluje podzavestno. Pokaže se v trenutku, ko stopimo iz lokomotive in čeprav smo bili celoten potek vožnje stoprocentno zbrani in pri stvari, se nenadoma počutimo zelo utrujene. Takrat se podzavestni stres sprosti in začutimo ga tudi v fizični obliki. Velika je verjetnost, da takšno delovanje podzavestnega stresa dolgoročno pušča posledice na telesu v fizični obliki (pojav bolezni), zato predstavlja dejavnik tveganja za zdravje. Kot tak vsaj po mojem mnenju zasluži ovrednotenje, saj je zdravje samo eno, brez potrjenega zdravniškega spričevala pa delodajalcu nismo potrebni oz. mu bomo predstavljali strošek.

- Dodatek 14% za vsako uro daljšanja izmene, predvidene s dnevnim turnusom. Ko so se pogajali za ta dodatek, so naši kolegi iz Hrvaške izhajali iz pravice do zasebnega življenja. Nihče namreč ni »poročen« z železnico, čeprav se marsikomu to lahko zgodi ravno zaradi neupoštevanja dolžine izmen. Vsak ima pravico, da si zasebno življenje organizira neodvisno od potreb službe. Zdaj se morda nasmihate, nasmihali so se tudi v poslovodstvu HŽ – ja, so pa zelo hitro dojeli dve stvari. Prvič, ljudje so bili po sprejemu tega dodatka bolj zadovoljni s pristopom delodajalca do njih in drugič, pogledaj absurd – nikomur ni bilo več težko delati preko časa, določenega s turnusom, ker so vedeli, da to prinaša dodaten zaslužek. Pa s tem ni bilo ogroženo niti eno delovno mesto strojevodje. Tako hrvaško poslovodstvo.

Pa naše? Ne vem. In ne bom vedel, dokler ne bomo odprli te, verjetno se strinjate, življenjske teme. Da veš, da lahko svoje zasebne obveznosti predvidiš, ne da bi pri tem vsaj stokrat pogledal na turnus in razmišljal, ali pri tej »turi« daljšaš ali ne, boš uspel pripeljati do ure, ti bo uspelo ... In da veš, da se boš lahko ob kakšnem arogantnem odzivu, ko boš opozoril na trajanje izmene, samo nasmejal, saj bo šlo konec koncev v škodo delodajalca. In vprašanje, koliko časa bo ta zadovoljen s tem, da mu nekdo s trmasto vzvišenostjo povzroča dodatne stroške, čeprav je bil na dolžino izmene opozorjen s strani strojevodje. Kmalu bo zahteval pojasnilo s strani »arogantnežev«. In takrat bo veselo, saj se pri kapitalu prijatelji ne poznajo ...

To sta bila dva predloga v razmislek, v debato. Če se kdo ne strinja, tudi prav. Podajte svoje predloge. Samo tarnanje nad nizko plačo ne pelje nikamor. Tudi ne vzvišeno napihovanje v stilu – to nam pripada! Na osnovi česa pa, bo vprašal delodajalec? Štejejo predlogi in argumenti. In morda uspemo.

Za konec še ena zanimivost, ki pa je niso izposlovali hrvaški strojevodje sami, ampak je na tem vztrajal njihov varnostni inženir. Vsak strojevodja ima pravico do sončnih očal, tisti pa, ki imajo dioptrijo, so upravičeni celo do sončnih očal v njihovi dioptriji. Varnostni inženir je namreč izhajal iz dejstva, da je v sončnem vremenu vožnja s sončnimi očali veliko varnejša in preglednejša kot brez njih. Torej je deloval bolj v korist podjetja kot zaposlenih, so pa ravno zaposleni pridobili največ. Kdo ti še danes kaj da na svojo iniciativo? Sončna očala pomenijo manj utrujene oči, manj utrujene oči so bolj pozorne, večja pozornost lahko prepreči marsikaj, marsikaj pa je lahko velik strošek, če ga ne opazimo pravočasno, denimo zaradi bleščanja sonca. Prebrisan. Volk sit in koza cela.

In mimogrede, senčniki na naših lokomotivah in nekaterih motornikih niso pol p..... vredni. Pa čeprav so jih naredili Nemci in Italijani. Morda tale zadnja izjava komu ni po godu, je pa golo dejstvo. Iz pisarne pa se tega žal ne vidi ...

Robert Zakrajšek



Foto: Daniel Majd

Pregled nekaterih zanimivih dogajanj na »evroobmočni« zemlji pod sončno stranjo alp

V prejšnji številki sem začel z rubriko pregleda zanimivih tem. No, ker se je po vaših komentarjih sodeč zadeva kar prijetila, bomo v tej številki ponovili vajo. Pa v naslednjih tudi, kajti tematike za »gloданje« na sončni strani Alp zlepa ne zmanjka. Seveda ste vsi vabljeni, da prispevate kakšno misel v to rubriko. »Štih proba«, ki sem jo naredil v prejšnji številki revije je dobro prestala preizkus. Mislim, jaz sem ga prestal. Še vedno sem tukaj, nihče me ni zaprl, tudi tisti, ki bi se menda lahko prepoznali v prispevku, so jo z veseljem prebrali. Skratka, tale naša revije – kakršna pač je – postaja kar priljubljena in iskana roba. Predvidevam da zato, ker nismo žaljivi, članke argumentiramo, na težave opozorimo z veliko mero razsodnosti in zavedanjem, da tudi tisti, ki naj bi jih reševali pač niso vsemogočni. Za marsikatero težavo smo si krivi tudi člani sami. Vse prevečkrat vidimo samo sebe, na kolektiv se spomnimo samo takrat, ko nam zagori pod ritjo, kot pravi zanimiva slovenska prispodoba. Človeška narava je pač takšna. No, skratka, kolegice, kolegi, le pogumno. Napišite kakšno vrstico da bo tale rubrika še bolj raznovrstna. Sedaj pa v napad!

Hrana naša presušena ...

Če smo letos poleti vsaj malo pogledali okrog sebe, smo lahko ugotovili, da ni kaj prida videti. Vse ena sama suša, tista božja luč na nebu je že kar malo nadležna, vode so bolj mlake, še žabam nekaj ni čisto jasno, na njivah pa ... Opa, nič, preprosto nič! Vse presušeno. Pogled, ki človeka zaskrbi. Ni pa zaskrbel naših trgovcev. Tem so se oči zasvetile še huje od tiste božje stvaritve na nebu. Logika trgovcev je preprosta – če je suša ni hrane, če je suša, ljudje doma težko sami kaj pridelajo. Torej pridejo k njim! Res da trgovci večino hrane kupijo na veletržnicah v Italiji, pa ne bodimo malenkostni. Res je tista zelenjava veliko cenejša kot domača, da o slabši kvaliteti ne izgubljam besed, ampak če je suša je suša za vse. Malo prepakirajo, napišejo na etiketo – pakirano v Sloveniji (koga briga izvor, če je suša!) in lepo drago prodajo. Saj domače zelenjave ni! Na police z italijansko robo! (nimam pojma, kaj za vraga imam proti Italijanom, da so pri meni stalno na »tapeti«? Že kaj!) Tako trgovci. Prebrisana taktika, ni kaj. Izkoristi krizo domače pridelave in podraži tujo robo, čeprav je imajo tam toliko, da se iz nje »dreka« dela. No, jasno je, da mi, za-bit potrošniki, ničesar ne vemo o borzah hrane in podobnih bedarijah. Vemo pa nekaj drugega. Že vnaprej nam grozijo s podražitvijo hrane, ker je suša. Ja, sto hudičev! Ljudje nimajo za hrano že sedaj, oni pa mirno napovejo podražitve. Rešitev? Preprosto – pojdite v trgovino, trgovcu vam želi blago X prodati za 5 evrov, ga pogledate in rečete – za tole ti dam 3 evre! Trгоvec seveda v svoji mogočnosti

zraste do neba – Kaj se pa greste?! Za tole boste odšteli 5 evrov! Odgovor – Veš kaj, denar imam pri sebi, želiš zaslužiti ali ne? Lahko odidem in obdržim svoje 3 evre, ti boš tako ali tako brez svojih 5 evrov. Lahko pa te sreča pamet in mi tole robo prodaš za 3 evre, mogoče 4 evre, pa boš imel nekaj na računu, ravno tako bom jaz nekaj prihranil, pa bova oba zadovoljna! Ne bo dolgo pametoval, verjemite! Pomislite, za določene kredite se lahko kreditojemalec na banki pogaja glede pogojev. Zakaj že? Na tak način se bo potrebno boriti za obstoj srednjega razreda. Verjeli ali ne, prejšnji primer je šolska prilika tržnega gospodarstva. Ponudba in povpraševanje. Preprosto.

Težave z reševanjem težav ...

Ja, s težavami so težave. Svet bi bil dolgočasen, če jih ne bi bilo. Kaj bi delala, npr. birokracija, če ne bi bilo težav. Oni obstajajo ravno zato, da ustvarjajo težave. Ste kdaj poskusili kaj urediti na kakšnem uradu? Najprej potrebujete dva kamiona papirjev, ki jih dobite pri teh birokratih, nato vas ti isti birokrati pošiljajo od enega do drugega, kot bi bili tam na obisku. In ker je te »žlahte« kar nekaj, potrebujete morje časa, da obiščete in pozdravite vse. Ker obstaja tudi velika verjetnost, da se kateri od »žlahtnikov« živi ne morejo videti med sabo, vas iz čiste zlobe spet pošljejo nazaj, ker vam menda tam niso dali pravih papirjev. Tako spet romate na obisk tja, kjer ste že bili in se že počutite rahlo bedasto. Ko vas prejšnji »žlahtniki« zopet oborožijo z novo goro papirja in se vsi veseli podate na naslednjo postajo,

vržete kocko, potegnute karto, na njej pa piše – ...manjka uradni žig uradne osebe iz urada X! Pojdite pet polj nazaj in počakajte, da se ta oseba vrne iz dopusta! In tako igrate, igrate, mečete kocko, strahoma obračate karte, jokerja tako ali tako ni, vi letate sem ter tja, vmes vas obtožijo, da ste sami krivi za zamude, ker menda komplicirate (nihče pa nikoli ne pove v čem točno komplicirate), nenadoma pa potegnute **TISTO** karto na kateri piše – ... zaradi spremembe tega in tega plana se je spremenil občinski načrt, zato vsi vaši papirji žal ne veljajo. Novo vlogo lahko vložite ... In kaj storite? Nič, kaj pa lahko storite? Vržete kocko in igrate novo partijo. Pa smo rešili težavo? Konec koncev sploh ne vemo, kakšna je bila težava, ki smo jo reševali, ker smo imeli težave s težavno birokracijo. Ja, birokracija je osma božja nadloga!

Pa še en kavelj je pri težavah. Za težave so krivi tisti, ki nanje opozarjajo. Če tega ne bi počeli, za težave nihče ne bi vedel in ne bi obstajale, nihče ne bi spraševal, kdo je pristojen... Rabite še kakšen dokaz, da smo ljudje za težave krivi sami?

Postoj na postaji ...

Postaje so namenjene postankom. So na različnih mestih, menda poznamo tudi življenjske postaje. Pri naši službi so pomembne železniške postaje. Tam začnemo vožnjo, vkrcamo potnike, izkrcamo potnike, pomežiknemo in se nasmejemo prijetni potnici, ki je polepšala dan našim očem in mislim, se kdaj pa kdaj tudi skregamo med sabo, skratka, postaje so na nek način naše življenje. Postaje so majhne,



velike, nekatere so samo pol postaje in jim pravimo postajališča, v glavnem – postaje so zakon. Se pa v vsakem zakonu lahko pojavijo kratki stiki, zato ni hudič, da se ne bi to zgodilo tudi pri nas, oz. naših postajah. Pred časom smo strojevodje iz Ljubljane ostali brez doma. Porušili so nam zgradbo, še prej so jo prodali in denar namenili za projektiranje projekta o projektu. Zato smo zaprosili za azil in ga dobili na drugi strani ljubljanske železniške postaje, ki že od nekdaj velja za »prometniško« stran, torej je za nas načeloma »sovražno« ozemlje, če se lahko pošalim na račun prijateljskega rivalstva med nami in sodelavci iz prometa. Na ta račun že generacije krožijo šale ... Pa smo po nekem spletu okoliščin spet postali begunci in končali nekje v smeri Zaloga, v Ljubljani pa obdržali konzularno predstavništvo. Če bolje pomislim, se zadnjih deset let v službi samo selim. No, da pa prodaja naše hiše ne bi šla v nič, je bilo zemljišče prodano za gradnjo nove, moderne postaje. To gradijo s svetlobno hitrostjo, zato se gradnje logično ne vidi, saj je svetloba prehitra, da bi oko lahko dejansko zaznalo fizični premik delca svetlobe pri realni hitrosti. Postaja bo nekega dne preprosto stala tam. Še prej pa se je zataknilo pri financiranju. Kaj pa drugega? Kdo bo kril stroške, kdo kaj zahteva, želi, bla, bla, bla... Vsi se izgovarjajo eden na drugega, skratka, v Sloveniji nič novega. Kar pa je najbolj zanimivo je dejstvo, da se pri projektu vedno omenja, da bi ga morale sofinancirati Slovenske železnice. Slovenske železnice kdo? Slovenske železnice infrastruktura, Slovenske železnice država kot lastnik, Slovenske železnice kot prevoznik? Nekaj vem zagotovo. Definitivno je ne bomo sofinancirali Slovenske železnice – Strojvodje, saj smo ravno zaradi takih »ajštajnov« ostali brez mesta na postaji. Tako postaja ni več deljena na črno (kurilnica) in belo stran (promet), ampak so preživeli samo beli (ha, ha, ha, primerjava nima prav nobene povezave s našim štetjem pred Kapitalom, če komu slučajno ni kaj jasno ...). Naj se vendarle dogovorijo, kaj obsega pojem Slovenske železnice. Če smo to vsi, no, potem pa

prosim, da se tudi mi pasemo na državnih jasliah in ne samo nekatere izbrane službe. Mislim, če v Sloveniji česa primanjkuje, to ni voda ali hrana ali pravice. Primanjkuje pameti. In to nas tepe!

Ukinite medije!

Težava novodobnih medijev je poročanje. O čem poročajo? Vojne, kriza, nesreče, vreme je podivjalo, pa vojne, nesreče, kriminal ... Je to poročanje ali namerno ustvarjanje psihoze med prebivalci? Človek dobi občutek, da nikjer več ni varen. Če te ne bodo ubili te bodo pretepli, če boš ušel bo pa vate treščila strela. Po močnosti iz jasnega, da bodo mediji imeli o čem poročati. Novodobna kriza je dobila krila ravno po zaslugi medijev. Vodstva držav po svetu to s pridom izkoriščajo. Ker novice danes žal niso več namenjene informiranju, temveč medijskemu »teroriziranju« ljudi. Ali boste sprejeli to in to, ali pa vas čaka večna poguba! Kaj je to drugega kot izsiljevanje in grožnja. In to povsem uradna s strani predstavnikov dežel svojim državljanom. Je zato kaj manj obsodbe vredna? To se bomo morali prej ali slej vprašati.

V trenutku, ko pišem te vrstice je zunaj začelo deževati. Že dneve in dneve ni deževalo. Ko končam odstavek bom šel ven. Preprosto ven, vzel s seboj svojega štirinožnega kosmatinca Maxa in šla bova v dež. Zabavi ne bo konca, pa tudi če si bo prav po pasje otresel kožuh se ne bom jezil, čeprav bom še dodatno moker. Ker je to dober dež. Ki ga ni bilo že dneve in dneve. To je fenomenalna novica. Spet dežuje! Bo novica o dežju jutri v medijih? Ne bo, verjemite. Zakaj? Ker bi bila to dobra novica! Ker je dež samo padal in ni povzročil zastojev, poplavlil kleti, s pomočjo vetra podiral dreves in odkril petih streh, skratka, medijem ni dal hrane od katere živijo. Takšen dež je nočna mora medijev. Je dober, tega pa se najbolj bojijo. Če bi povzročil škodo bi bil »car«. Bil bi na prvih straneh. Bil bi kriv. Iskanje krivca je danes udarna tema. Nasvet. Skrite se v povprečje. Vloga krivca je jutri lahko vaša.

Bog nas obvaruj takih medijev. Dam glas za ukinitve. Bomo vsaj imeli čas pogledati, kaj je na svetu lepega ...

Poslovna malica ...

V globalnem svetu, jasno pa tudi v našem »novoevropsko učečem« ni kaj dosti bolje, so vse glasnejše ideje, da bi ukinili odmor med delom (torej malico, kar odmor dejansko je). Ne dobesedno, pač pa ga delodajalci ne bi več upoštevali v delovni čas. Menda je tako tam, »zunaj«, tam pa že vedo, mar ne? Da je delavec lačen? Od česa le? Če ne more zdržati 10 ur brez hrane, ja, potem je pa nekaj narobe z njim. Zato je rešitev seveda logična. Ti lahko ješ, samo delal boš pa pol ure več! Kot zaposleni se morda lahko celo strinjam, čeprav da se razumemo, v našem podjetju takih težav ni. Vsaj zaenkrat. Kot sem dejal, na nek način je logično, da te nekdo ne plača za čas, ko mu nisi ustvarjal dobička na računu. Samo, po drugi strani se pa odpre nova fronta. Zaposleni seveda pričakujemo, da bodo delodajalci – načelni kot so – naredili red na vseh področjih prehranjevanja. Kar pomeni, da bodo tudi zase ukinili plačevanje časa, prebitega na **poslovnih kosilih**, ki se jih sami zelo radi udeležujejo. Ta čas, ko se tam mastijo in nalivajo, ki lahko v podjetjih naredijo marsikaj koristnega. No ja, ha, ha... Da pa jedo na stroške podjetja, potem si pa ta čas še blagovolijo izplačati konec meseca? Glede tega bodo morali ukrepati. Če ne, bo to področje potrebno radikalno urediti. Kako? Preprosto. Glejte! Naslednjič, ko vas bo pot v času odmora peljala v trgovino, prodajalki recite: **... dva sendviča in poslovno revijo, prosim ...** Nato s sodelavci sedite za mizo, pogrnite sendviče, odprite vsak svojo poslovno revijo in ob hrani debatirajte o borzah, gospodarstvu, rešitvah za izhod iz krize.... Imeli boste pravo **poslovno malico**, za katero pa ni hudič, da vam ne bi pripadalo nadomestilo. Pravite, da nimate pojma o borzah in gospodarstvu? Brez panike, tudi tisti, ki se mastijo na poslovnih kosilih, ne vedo o tem popolnoma nič ...

Dobro kolegice in kolegi, spet smo si dali malo duška. Upam, da koga nismo preveč pribili na križ. Kot sem pa že dejal v uvodu, za naslednjo številko pričakujem vašo udeležbo, da revija ne bo izpadla kot moja samopromocija. En tak je v Sloveniji že zadosti ...

Robert Zakrajšek



REŠEVANJE EVROOBMOČJA ALI VIŠJI CILJ?

»Finančni anchluss« – novodobni Marshallov plan za evropo 21. stoletja

Ob poslušanju evropskih politikov, kako modrujejo o vzrokih gospodarske krize in veleukrepah, ki naj bi jih evropske države (predvsem druge, njihove niti ne) menda nujno morale začeti uresničevati že predvčerajšnjem, saj je včeraj že prepozno, danes ne obstaja več, jutri bo pa tako ali tako konec sveta, mi kot normalnemu državljanu Evropske unije hudiček ne da miru, da ne bi pomislil, kako je morda za vsem skupaj neka druga, veliko širša zgodba. Ker je ves ta pomp tako zelo znan in gre na tisto znano »štimo«, na katero naš striček kapital tako zelo rad žvižga, ob tem pa od nas pričakuje, da bomo pridno poplesovali, me je prej omenjeni hudiček pripeljal do točke, ko sem potegnil neke zaključke. Ja, jesti iz drevesa spoznanja je res težka stvar.

Če namreč vso procesijo okrog reševanja Evrope pogledamo pobliže, bomo hitro ugotovili, da je na čelu modrecev predstavnica Nemčije, vsem znana Angelca. Na drugem mestu je zopet predstavnik Nemčije, na tretjem verjetno ni potrebno posebej govoriti, na 82. mestu pa »raca« prvi nearijski evropski predstavnik, pa še tega stalno spotikajo. Ko takole pogledaš tole povorko, je vse skupaj zelo logično, čeprav rahlo strašljivo. Naši (čigavi pa ne!) največji gospodarski partnerji iz senčne strani Salzburga, torej iz Nemčije, so namreč največji posojilodajalci med politično in gospodarsko smetano Evrope. Svoj čas niso kaj dosti spraševali, samo dajali. In države so jemale, pa spet potrebovale, pa spet trkale na vrata Berlina (oz. včasih Bonna), »oberkrajnar« je seveda spet odprl »tošl«, da so bile »colnge« na »frdstinh« (prevodi niso težki – to so besede, ki se pri nas še danes uporabljajo) ... Leta so minevala, nihče pa ni opazil, da je za vsem skupaj eno veliko pripravljanje terena. Terena za novodobni »blitzkrieg«. Samo ne več z letali, tanki in pehoto. To so naši evropski bratje Nemci v prejšnjem stoletju poskusili dvakrat in obakrat se jim taktika ni izšla. In iz tega so se nekaj nauči-

li. To jih namreč loči od nas. Oni iz lekcije potegnejo nauk, mi pa kot teleta rinemo v prepad. Znova in znova ...

Nemci so prišli do zaključka, da nasilje ne vodi nikamor. Zato so Evropo začeli osvajati z nasmehom, pregovorno natančnostjo in urejenostjo ter – finančnimi sred-



stvi! Posojili! Posojili, ki so jih velikodušno dali vsakemu, ki jih je potreboval. Ah, boš že vrnil, ne sekiraj se ... In se niso, oz. nismo se preveč metali ob tla zaradi dolga, saj se ne mudi ... Do danes!! Situacija se obrne in udarec se povrne, bi lahko rekli temu. Nenadoma se je od nekod (beri ZDA) pritepla svetovna finančna kriza in obrazi za »šalterji« v bankah so postali

bolj resni. Še bolj natančni, bolj redoljubni, začeli so opozarjati, da je prišel dan povračila dolgov! Kako? S čim naj povrnemo, če je kriza? To redoljubnega in pregovorno pridnega Nemca niti slučajno ne zanima. Kaj si počel medtem, ko sem jaz delal 12, 13 ur na dan? Medtem, ko sem se jaz po zgledu Marshallovega plana iz časa po drugi svetovni vojni trudil rešiti našo ljubo Evropo, si ti kaj ustvaril z denarjem, ki sem ti ga dal ali si ga »zafrčkal« za lastne interese? Glej, ni druge, nekaj bova že uredila. Če nimaš danes, boš morda imel jutri. Obresti? Kaj se sedaj obremenjuješ s tem? Prej te ni ganilo, pa še sedaj ne kompliciraj! Boš pa pristal na moje pogoje in stisnil doma pri svojih ljudeh. Že do sedaj so živeli slabo? In ti si šele sedaj to opazil, ko ti »gori pod ritjo«? Prepričaj jih. Saj so vajeni. Bodo že potrpeali. Ali pa stopi pred njih in jim odkrito povej, da si ti kriv za njihovo mizerijo. Ti in tvoji kolegi v palači demokracije, ki ste se raje prepirali kot ustvarjali v dobro države. Danes pa je dan računa! Glej, če ne bo šlo drugače, se bova zmenila za kakšno parcelo. Saj veš, tako kot se bomo z drugimi.

Aha, pa smo pri bistvu problema! Ko nimaš več drugega, potem prodaš svojo »zemljo«. V tem primeru je zemlja metafora za podjetja, luke, premoženje ki ga imaš ... In vse to preprosto po »reglcih«.

Ja, strategija 21. stoletja, ki jo lahko z lahkoto poimenujemo finančni »anschluss«. Leta 1938 je zajel samo eno državo, danes je na »lagerju« cela Evropa. Pa še veseli bomo, če nas bodo le hoteli »priključiti«. Če to ni zgodba o uspehu. V naslednjem življenju želim biti nemški kancler. Temu se še vedno arogantni Američani ne upajo »gobca otresati«, ampak so prekleto spoštljivi. Angelca, kapo dol!

Robert Zakrajšek

PROGOVNE »CVETKE« VSE OKOLI NAS

Danes na tapeti – naša elitna proga Ljubljana–Koper potniška

Kar se naših prog tiče je vedno tako. Vsi vse vedo. Resnično, vsi »strokovnjaki« vedo, zakaj je določena zadeva tam, kjer je. Vse menda po pravilih, predpisih... Nikogar pa ne zanima zakaj ni morda določena zadeva vgrajena nekje drugje, kjer bi bilo bolj logično in koristno, ampak glej – tisti, ki vedo so vsemogočni. In taki se ne motijo. Motijo se kvečjemu podaniki, ki na terenu ne razumejo postavitve in ureditve določenih zadev. Resnično, kdo smo mi, skromni in ponižni strojevodje, da strokovnjake opozarjamo na nelogičnosti. Eh, pa smo, kakršni pač smo, včasih malo »zateženi« pri opominjanju, ker gre za nepravilnosti in nelogičnosti. Ker nas take reči motijo pri normalnem opravljanju dela. Ker imamo oči na terenu, kjer jih tisti, ki bi jih morali imeti, na žalost nimajo. In tako

se je zgodilo, da smo na primorski progi opazili nekaj nenavadnosti, ki bi morale zbosti v oči koga drugega. Zakaj jih niso? Kdo ve ...

Pred vami so »cvetke« iz primorske proge. Verjamem, da niso osamljene in da ste jih vsepovsod opazili veliko. Sporočite jih, dokumentirajte jih, fotografirajte jih... Z dobro voljo in poštenim namenom, čeprav sem bil morda oster, pa se tokrat ne mislim opravičevati, bomo morda prestavili kakšno mejo bližje rešitvi največkrat neverjetno nepotrebnih težav. In odprli kakšne oči, da bodo spregledale in dojele, da pogled iz pisarne še zdaleč ni enak pogledu iz krmilnega pulta lokomotive. Papir prenese vse, realno stanje na terenu pa ima omejitve dveh nog. Ene v zaporu in druge v grobu ...

Na koncu pa bi rad omenil še prispevek v rubriki Aktualno, ki sem ga prebral v avgustovski številki Prometnika in ki opisuje »cvetke« na nekaterih naših večjih postajah. Naši prispevki so skoraj enaki, le da oni na »cvetke« opozarjajo iz prometniške perspektive. Ko sem »lovil« idejo za rubriko v naši reviji, še nisem vedel, da imajo naši kolegi v mislih enako idejo. Škoda. Lahko bi stopili skupaj, saj nas motijo enake stvari. Morda bomo to storili v prihodnosti, saj je to zanesljiv znak, da ne »težimo« samo strojevodje, ampak je na terenu veliko oči, ki gledajo, razmišljajo in opozarjajo na enak način. Kolegi prometniki, če ste za skupno opozarjanje na anomalije, se že vnaprej veselim sodelovanja ...

Robert Zakrajšek

	Tabla, ki predpisuje hitrost vlakom ICS med postajama Rakek - Postojna. Enkrat sem že opozoril, da se namestitev table na terenu in v VK ne ujemata. Na terenu tabla v kilometru 630.1 predpisuje hitrost 85 km/h, VK pa v istem kilometru predpisuje 75 km/h. Hitrost 75 km/h je za vlake ICS na terenu dejansko predpisana šele s tablo v kilometru 631.2, torej podatka »strižeta« za dober kilometer. Če kdo misli modrovati, da mora strojevodja upoštevati oznake na terenu, naj raje molči. Po dveh letih od opozorila se ni nič spremenilo. Zakaj?
	Počasna vožnja 50 km/h v smeri Pivka – Gornje Ležeče in 40 km/h v smeri Gornje Ležeče – Pivka. Po končanem remontu predorov! Napaka v izvajanju?! Povejte raje kdo bo odgovarjal, kako in kdaj?! Zaposleni na terenu bi že bili pribiti na križ v primeru take neverjetne »šlamparije«!
	Dotična tabla za omejitev hitrosti na 65 km/h v kilometru 14.4 med Hrpljem – Kozino in Prešnico je tam zaradi nezadostne vidnosti razdalje signala. Je pa postavljena par metrov za cestnim preходом, ki je menda zelo nevaren. Domačini se pritožujejo, da strojevodje pri približevanju prehodu menda ne piskamo. Čista izmišljotina!!! Tam piskam že vsa leta od kar vozim v Koper, to je bila prva stvar, ki mi jo je mentor vbil v glavo! Zakaj table ne postavimo nekaj metrov nazaj proti Kozini in tako na nek način varujemo še prehod? V čem je težava?
	In nekaj metrov pred ciljem te doleti tole! Uvoz v postajo Koper potniška. V premo je hitrost 30 km/h, ker je uvoz na slepi tir, v odklon pa kar 40 km/h. Glejte, tu preprosto ni logike. Hitrost že od Marije Terezije naprej v odklon ne more biti višja od hitrosti v premo. Torej, po neki čudni razlagi najprej uvozimo v odklon s 40 km/h, nato ugotovimo, da peljemo v slepi tir in hitrost v premo znižamo na 30 km/h, čeprav hitrost uravnava že uvozni signal, ki je povsem jasan.... Razumi kdor more.
	In za konec nagradno vprašanje. Ali v postaji Hrplje – Kozina v smeri Rodika lahko prepeljete signalno oznako 204, »Mesto ustavitve« in če, kolikšno kazen vam lahko inšpektor napiše? Odgovor – NOBENE!!! Signalna oznaka 204 v Kozini uradno ne obstaja! Po Signalnem pravilniku je signalna oznaka 204 - »Mesto ustavitve« - črna pokončna pravokotna plošča z belo črko »S«. V Kozini pa stoji oz. je obešena bela pravokotna plošča s črno črko »S«!!! Razlaga v tretjem odstavku 66. člena Signalnega pravilnika, ki predpisuje, kako mora strojevodja ustaviti, je v tem primeru navadno preusmerjanje odgovornosti. Po taki logiki je namreč popolnoma vseeno kakšne signale vgrajujejo. Lahko npr. postavijo tudi dve bukovi veji ali pa sliko Moby Dicka, ki je čisto slučajno bel. Ker vedno najdejo člen, ki zavezuje strojevodjo glede ravnanja in odgovornosti. Kaj pa odgovornost tistih, ki se z vgradnjo nepredpisnih oznak norčujejo iz zavezujočih in veljavnih predpisov?

Janez Trdina

... je prdnu k't svina, se začne ena izštevanka iz mojih rosnih let in mi je spontano prišla na misel, ko sem zadnjič po dolgem času »zavil« na koprsko progo. V Hrpeljah-Kozina so prdnili v temo k't svina! Z rekonstrukcijo postaje. Še enkrat več, kot vedno in zopet. Zakaj? Lepo po vrsti!

Verjetno se vsi strinjamo, da je slovenska železniška infrastruktura ena taka precej zaostala in zastarela reč. Dobro, razumem da si je naftno cestni lobi izvolil zgraditi svoj poligon, po katerem zdaj za velike denarje svoje drage, dobro obdavčene in zasoljeno zavarovane igrače vozimo hvaležni davkoplačevalci. V redu je, da nam poljski, romunski, madžarski, itd. cestni križarji, včasih tudi trije vštric, pretranzitirajo na milijone ton tovora. V redu je, saj plačajo cestnino in včasih kdo celo »natanka« poln rezervoar »naše« nafte. V redu je, da se v raznih sezonah na milijone ljudi davi v kilometrskih kolonah in v stoječih vozilih pokuri na milijone litrov bencina. Seveda obdavčenega! V redu je tudi, da smo z modro prometno politiko skoraj ves notranji tovorni promet spravili na ceste. Dokler sploh še kaj proizvajamo in je še kaj za voziti. In v redu je, da naši »prometikanti« na dolgo in široko razpredajo o javnem potniškem prevozu, ker so zato plačani, kot so verjetno plačani tudi zato, da ne naredijo nič. Ker, draga gospoda, država je namreč, oprostite izrazu, v riti in s trošarinami, cestninami in podobnimi »inami« jo bomo zagotovo rešili. Zna biti, da ne samo nje, temveč kar cel svet. Vse to je v redu.

Ni pa v redu, ali pa moja skromna pamet ne »zapopade«, zakaj za vrağa »ajzenponarji« sami ne naredimo nič proti temu, da nas počasi radirajo. Nasprotno, z idiotskimi odločitvami se celo trudimo, da bi čim bolj izgubljali na konkurenčnosti. Naj naštejemo nekaj cvetk.

Remont predorov in postajališča Košana, ki traja že tretje leto. Večja hitrost? Ne! Večja prepustnost proge? Ne! Večja varnost? Ne! Večje število potnikov? Ne! Večja varnost potnikov? Mogoče, pod pogojem, če bi se bil kdo iz tistih krajev sploh še pripravljen »cijaziti« z vlakom. In pri vstopu nanj ne bi padel v vrzel med »evroperonom« in »evroSiemensom«.

Remont postaje Poljčane, ki vstopa v drugo leto. Prestavitev uvoznih kretnic je terjala kar nekaj dni zapor obeh progovnih tirov. Pa mislite, da se je kdo spomnil, da bi v času zapore levega tira popravil še tisti del okoli lipoglavskega tunela, kjer že več let promet ovira (in ogroža!!!) počasna vožnja. Bog ne daj, kakor tudi bog varuj, da bi se kdo omislil omiliti ostrino loka pred postajo, kar bi imelo za posledico dvig hitrosti. Se menda ne splača, ker se profitira samo dvajset sekund voznega časa. Ejga! Pri vseh ovinkih, ki so jih in se bojim, da jih bodo tudi v bodoče, izvajalci remontov speljali po trasi Marije Terezije, je to najmanj krat sto. Sto krat dvajset sekund je pa ... Kar izračunajte. O izgubljeni energiji tokrat ne bi.

Med gradnjo spodnje savskih elektrarn je bilo in je treba utrditi bregove Save z obeh strani. Po levem bregu naše najdaljše reke teče železnica že približno sto petdeset let. Nagradno vprašanje se glasi, za koliko, mislite, se je zvišala hitrost vlakom med Zidanim Mostom in Sevnico potem, ko je železnica dala soglasje za gradbene posege za potrebe slovenskega elektrogospodarstva na njenem ozemlju, potem, ko so si infrastruktovnjaki ogledali teren in rekli: »Seveda se strinjamo, da država potrebuje energijo, vendar boste bregove na naši strani speljali in utrdili tako, da bomo mi ob naslednjem remontu lahko zravnali ovinke in zvišali progovno hitrost za vsaj trideset odstotkov.« A bejžte no!

In končno postaja Hrpelje-Kozina letos. Dokaz, da ima idiotizem v slovenski železniški politiki domovinsko pravico. Da padeš na rit! Zanima me kdo je odobril

(menim, da imam kot davkoplačevalec in neposredni udeleženec v železniškem prometu pravico vedeti), da se nov, po evropskih standardih zgrajeni peron postavi tako, da potniški vlaki še vedno vozijo v odklon in izgubljajo čas z zmanjševanjem hitrosti? Tako je zdaj tir 1 »operonjen« z obeh strani, tir 3, ki je speljan v premo pa je še vedno »gol«. In, o luba Marija, **beli S!** Ampak to je že druga zgodba.

Da pa ne bi samo o infrastrukturi, naj omenim še menjave strojevodij na tiru 64 v Zalogu, za vlake v tranzitu, ki tam vsaj po logiki nimajo kaj iskati. In to samo za vlake domačega prevoznika, torej Slovenskih železnic. Ostali operaterji lahko brez težav »zabijejo« pol severne postaje Ljubljane za menjavo in obračanje lokomotiv, za izvajanje zavornih preizkusov, itd., itd..., pa to nikogar ne moti. Samo vlaki Slovenskih železnic menda delajo »gužvo« in gredo nekomu v nos. Vse skupaj morda niti ni vredno komentarja, čeprav pove veliko o odnosu nekaterih služb do nas. Kaj pa, če bi tudi pri njih uvedli konkurenco? Bi jih rad videl potem. Ampak ne glede, kdo je to zahteval in zakaj, ni ne logično in ne smotno, da vlaki Slovenskih železnic zaradi tega daljšajo vozne čase in trošijo še več energije. Energija namreč ni zastoj. Kako naj bomo ob tej očitni diskriminaciji konkurenčni? Kajti, gospodje direktorji kapitalsko povezanih družb, konkurenčnost bo, ob vse večjem pritisku zunanjih operaterjev, postala hudo resna tema!

Na koncu pa še to. Prosim vas, ne izgovarjajte se na direktive in standarde iz Bruslja. Kajti, če se oni strinjajo z zgoraj omenjenimi in neomenjenimi (le-teh je še ohoho več) cvetkami, potem nam ni pomoči. Pa ne nam kot železničarjem, temveč nam, kot državljanom Evrope.

Jure Krajnik



ŽE NEKAJ ČASA ČUDEŽNO AKTUALNA TEMA ...

Koprski drugi tir

Koprski drugi tir je neverjetno čudežen. Ne samo, da nihče ne ve, ali bi moral iti iz Divače proti Kopru ali iz Kopra proti Divači, bi moral biti nad, pod ali pa ob zemlji, bi ga gradili z dovoljenji ali morda ne, saj ga nihče ne bi opazil, bi šel skozi Slovenijo, Italijo, Evropsko skupnost ali morda čez vse tri, ga bo financirala Slovenija, Evropa, Mandžurija ali pa morda Spodnji Duplek ... Skratka, upam si trditi, da je bodoči drugi tir proti Kopru že sedaj svetovni prvak vsaj v eni kategoriji. Ima namreč največ težav, pomislekov, projektov, mnenj, protimnenj in kar je še te slame na tekoči meter proge. Ja, meter in ne kilometer! Če bi želeli vse probleme okrog te proge razvrstiti po kilometru bi proga šla do Narvika in nazaj. Hvala bogu to ni naš problem. Ne, ne, nikakor ni naš problem, ne govorite tega, ker bomo potem tudi strojevodje s sindikatom vred sokrivi za neizgradnjo, sindikalisti pa privežani na tire in povoženi s prvim vlakom na otvoritveni vožnji ob glasnem odobravanju investitorjev. Kar smejte se, naslednji bi bili vi....

Danes bomo podali naš pogled na koristnost kopske proge, o potrebnosti drugega tira pa naj filozofirajo tisti, ki so plačani za to! Primerjali bomo železniški in cestni promet na relaciji Koper-Divača (ali pa naprej, razlika ni bistvena). Nekdo od prej omenjenih »filozofov« bo seveda na ves glas vpil da nimamo pojma, mahal s papirji ... Ampak dejstva govorijo zase. Poglejmo.

Vlak 53217, poln premoga, sem 12. 7. 2012 vozil iz Kopra proti Zalogu. Podatki: število vagonov: 22, dolžina enega vagona – 14,1 metra, teža vlaka 1662 ton (lokomotiva plus vlak), od tega teža vagonov 468 ton in naklada 1193 ton (razlika je teža lokomotiva 541-015, doprega 541-105 ni všteta, ker je pomožna pogonska enota), dolžina vlaka 311 metrov.

Za primerjavo bom vzel klasičen težek tovornjak s triosnim priklopnikom, ki ga gradbena podjetja uporabljajo za prevoz razsutih tovorov in materialov. Po podatkih, ki sem jih dobil od šoferjev teh cestnih zverin, ima taka sestava cca. 18 metrov dolžine, teža tovornjaka in praznega priklopnika je 15 ton, skupna obremenitev pa maksimalno 40 ton, kar nanese cca. 25 ton naklada.

In sedaj izračun. Da bi iz Kopra do Kozine (oz. kakorkoli že ...) pripeljali en vlak premoga (v »moji« sestavi), bi potrebovali 47,7 tovarnjaka. Če zaokrožimo na 48 prevoznih enot, bi dolžina le – teh na cesti znašala 864 metrov, če bi se dobesedno »držali« skupaj. Če pa upoštevamo še obvezno varnostno razdaljo, pa



recimo, da bi bila 20 metrov, bi se vsa ta kača vila na cca. 1800 metrih. In to samo za količino tovora, ki jo prepelje en sam vlak. In koliko je takih vlakov čez cel dan? Pa strošek goriva za tak prevoz? Hvala, v to se ne bom spuščal. Nor sem, neumen pa ne!

Zaključek. Je železniška proga proti Kopru pomembna? Je drugi tir pomemben? Neki »amaterji«, kot bi nas poimenovali tisti, ki so požrli vse znanje tega sveta, smo na praktičnem primeru pokazali da je. In še kako! Da to ugotoviš, ne potrebuješ petnajst akademskih naslovov. Zadostuje en dan in ena noč na koprski progi.

Robert Zakrajšek

Shematski prikaz števila enot, potrebnih za prevoz vzorčne količina tovara

[illegible]

A = lokomotiva

Shematska primerjava dolžine kompozicije za prevoz vzorčne količina tovara

	Dolžina 2000 metrov – 100 metrski odseki													
Ž	cca. 311 m													
C	cca. 1800 m													

Ž – dolžina kompozicije na železnici, **C** – dolžina kompozicije na cesti



Na obisku pri strojevodskih kolegih iz hrvaške Rijeke

Že kar nekaj let je minilo od kar strojevodje iz Slovenije ne vozimo več do Rijeke. Danes se s hrvaškimi kolegi menjamo v postaji Šapjane, ki je že od osamosvojitve naših republik mejna postaja. A včasih je bilo povsem drugače. Vožnja večernega »brzeca« iz Rijeke proti Ljubljani je bila pravi užitek. Še posebej poleti, ko se je odprl razgled na celotno opatijsko riviero, ki se je razsvetljena dobesedno ponujala da človek ostane pri njej. Še vedno imam v spominu sprehod po centru Rijeke, tržnico in slavni lokal s hitro pripravljenimi sardelami, giricami.... To človek kar pogreša....

Seveda je čas osamosvojitve in dogajanje po njej prinesel velike spremembe, tako v naših sekcijah za vleko kot tudi v hrvaških. Naši kolegi so prešli pod okrilje Hrvaških železnic in tam nadaljevali z delom. Marsikaj se je spremenilo, a odnosi med nami so vedno ostali isti. Vedno prisrčni. Zato smo se tistega lepega dne odpravili na Rijeku, da obiščemo naše stanovske kolege in vsem povrnemo nekaj tistega skupnega občutka, ki smo ga včasih živeli vsakodnevno.

Začetek – akcija! Postaja Matulji – izstop iz vlaka, kjer je name in Aleša čakal drugi del ekspedicije – Anđelko in Zdenka. Najprej smo se odpravili čez cesto v lokalček s čudovito brajdo, kjer sem opravil ritual, za katerega sem čakal že leta in leta nazaj ter iskal primeren dan za izvedbo. Namreč, zavezal sem se da če še kdaj (neslužbeno, jasno!) pridem na reško progo, bom najprej spil en »gemišt«. In tako je bilo! V hladni senci trte je bil preprosto odličen... Po ogledu postaje Matulji, ki je edina, kjer imajo kombinirano – ročno in električno – vodenje postaje, smo se podali v Rijeku. Včasih je DE Rijeka sodila v sklop ljubljanske sekcije za vleko vlakov, po osamosvojitvi pa je logično začela delovati v sestavi Hrvaških železnic. Kako je bilo včasih, povprašajte stare mojstre, ki vam bodo imeli veliko povedati.

Na kratko – leta 1991 je bilo v riješki sekciji cca. med 300 in 400 ljudi. 70 strojevodij je bilo iz ljubljanske sekcije predstavljeno v riješko. Prehod je potekal brez težav, saj so bili fantje stalno prijavljeni v Rijeku, tako da zapletov z zavarovanjem in pokojninsko dobo ni bilo. Nekaj težav

se je sicer pojavilo kasneje pri uveljavitvi beneficirane dobe 6 mesecev na območju HŽ, saj je bil status bivših strojevodij sekcije Ljubljana pravno nedefiniran. Je pa to stanje, ki ga vpleteni rešujejo in verjamem, da se bo rešilo v obojestransko korist.

Danes je Služba za vleko Rijeka sedež poslovnega področja, ki pokriva Rijeku, Pulo, Ogulin in Moravice. Zaposlujejo skupaj cca. 330 ljudi, od tega jih je 11 v upravi (na Rijeku). Sama enota Rijeka operira s cca. 15 lokomotivami (z ostalimi enotami jih je logično veliko več, vendar je govora samo o Rijeku), ki pa so v povprečju zelo stare (gre za stare, klasične in predelane »mehe« in pa Dlok 663 »kavela«). Dodatno jim težave povzroča nova napetost (klasična hrvaška izmenična 25 kV), ki naj bi jo v nekem doglednem času vklopili med Šapjanami, Rijeku in Moravicami ter tako opustili sedanji enosmerni sistem 3 kV. Za ta korak namreč (vsaj zaenkrat) nimajo sistemsko primernih lokomotiv, zato še ne vedo, kako bo delo organizirano po tej spremembi.

Ravno tako jim »sive lase« povzročajo vsakodnevne zapore zaradi remonta tira v smeri Karlovca, saj je obrt lokomotiv zelo težaven. Po predvidevanjih bi lahko prepeljali dvakrat toliko vlakov kot danes. Imajo pa tudi v pogledu logistike povsem enake težave kot pri nas. Prehod tovora iz železnice na cesto. Iz luke se po železnici prepelje cca. 30% tovora, ostalo gre po

cestah, kar ne govori ravno v prid ekologiji. Vendar pa je glas kapitala močnejši.

In ravno ta glas zopet pelje v spremembe. Dogajajo se povsod po Evropi, zgodile so se pri nas in zgodile se bodo tudi pri hrvaških železnicah. Po prvi večji reorganizaciji leta 2007, ko so ustanovili pet poslovnih področij, se v kratkem zopet pripravlja večja reorganizacija, ki pa v svoji najbolj restrektivni varianti predvideva tisto, kar »naježi« vsakega strojevodjo in dvigne tlak še tako umirjenemu človeku. Namreč – grozi jim popolna ukinitve vleke kot poslovnega področja in razdelitev strojevodij med potniški in tovorni promet. Ker gredo podobne težnje v to smer po vsej Evropi, se upravičeno vprašamo, komu evropski strojevodje predstavljamo tak strah in trepet, da nas je potrebno »izbrisati« iz poslovnih zemljevidov evropskih železniških uprav. Reorganizacija predvideva tudi odpuščanja po vsem HŽ – ju in to ne po mehki varianti. Skratka, obeta se jim pestro dogajanje.

Tako bo del naše skupne zgodovine dobesedno odšel v zgodovino. Ostali pa bodo spomini in trdno povezana prijateljstva. Tega ne more vzeti noben kapital. Enkrat strojevodje, vedno strojevodje! Hvala vam za čudovit in poučen dan. Svako dobro!

Člani ekipe:

Robert Zakrajšek, Anđelko in Zdenka Lipoščak ter Aleš Jordan





Šef vleke na Rijeki:
Darko Račić



KOLESARSKI IZLET STROJEVODIJ OO LJUBLJANA, OO DIVAČA IN OO ZIDANI MOST

Najprej naj v uvodu omenim, da sem za zadnji dve reportaži hvaležen staršem, predvsem očetu in mami. Vidim da vas že malo vleče na smeh, pa naj pojasnim. Če ste blagovolili vzeti v roke poletno številko Nove proge in jo celo prelistati, potem ste ugotovili, da smo se potikali po Dolenjski. No, od tam je moj oče, torej sem pol Dolenjec. Današnje raziskovanje pa je potekalo v osrednji Sloveniji, torej v središču naše dežele, od koder pa prihaja moja mati, torej sem po drugi polovici Zasavec. In ker sem hkrati še Ljubljčan, me to potemtakem dela multinacionalnega. Pa še moja najlepša polovica je iz središča Slovenije, tako da sreči ni ne konca ne kraja. V prejšnji ekspediciji smo iskali in našli mistiko Dolenjske in tudi danes se ne bomo izneverili naši nalogi tega kroga odkrivanja Slovenije. Tudi središče Slovenije nosi s seboj mnoge zgodbe iz zgodovine ... Pa da povemo še kaj o začetnem stavku o starših. Če pomislite – najprej se je cela Slovenija smejala »modelu«, ki je to izjavil, čez nekaj let pa se je ta isti »model« smejal Sloveniji, ko je neko nedeljo drla na volišča ugotavljal, kaj je za naše pojme družina. Tip je bil vizionar, pa če to priznate ali ne ...

Naša pot iskanja mističnosti središča Slovenije se je začela v Savi, kraju ob reki Savi v bližini Litije ali pa Zagorja, kakor vzamete. Vzpon nas je pripeljal v slikovito gorsko vas Vače, ki je bila v starih časih trg in kjer je bila odkrita svetovno znana »situla«, to je posoda iz katere so odličneži 2500 let nazaj pili vino oz. kar so že imeli pri roki ali v sodu. Pod mestom najdbe, v vasi Klenik, stoji povečana kopija Vaške situle, ki si jo obiskovalci lahko ogledate, saj stoji na prostem. Poučili smo se, da so situlo našli leta 1882, v bistvu so jih skupaj našli kar štiri, je pa dotična najlepša. Je iz bronaste pločevine, kovičena, visoka 23,8 cm, original najdete v Narodnem muzeju Slovenije v Ljubljani. Nasploh so Vače zelo bogato arheološko najdišče, predvsem iz dobe Halštata (starejše železne dobe). Odkopali so kar 19 hiš in 6 grobišč z okoli 2000 grobovi. Vače so bile kar prometne v tistem času, zgodovina kraja pa nas odpelje še milijone let nazaj, ko je vse v teh krajih še dobesedno plavalo. Na to spomni fosilna morska obala, ki jo najdete poleg vaškega pokopališča. Datira menda cca. 22 milijonov let nazaj, ko so bili vaški prebivalci morski psi in podobne zverine. No, danes najboljši človekovi prijatelji na Vačah niso hudi in prijazno pozdravi vsakega obiskovalca.

Ker je na Vačah zelo dobro poskrbljeno tudi za duhovne potrebe, smo preizkusili še ta aspekt življenja. Obiskali smo namreč božji grob v Vaški cerkvi. Kot smo izvedeli od prijazne oskrbnice, gospe Danice Jurjevec, je Vaški božji grob eden od treh, ki so v Evropi stalno postavljeni, je pa –

vsaj po ocenah – najlepši od vseh. Naredili so ga na Češkem, je iz stekla in pod pravo svetlobo dobesedno izžareva svoje sporočilo. Človek dobi občutek, da je skočil v času 2000 let nazaj in stoji nekje sredi Jeruzalema in skoraj spoštljivo se umakneš dvema vitezoma, ki s strani zelo strogo gledata proti prišlekom. Postaneš kar nekako ponižen ... Mističnost je prisotna v vseh religijah, je osnova religij, samo občutiti jo morate. In na Vačah jo čutite na vsakem koraku.

Seveda pa v središču brez središča ne gre. Vzpon smo tako nadaljevali proti točki, kjer Slovenijo menda držijo v ravnotežju, da se ne prevale sem ali tja. Ta točka v slikoviti vasi Slivna se strokovno imenuje GEOSS ali Geometrično središče Slovenije. Vendar pa nas je pri vstopu v Slivno pričakalo še zelo prijetno presenečenje ki ga moram omeniti. Ob cesti so nas pozdravila drevesa. Eno se je hotelo rokovati z nami, drugo bi vrglo partijo kart, s tretjega je pozdravila cela Orehova družina ... Izjemno domiselne rezbarije na prostem so delo gospoda Antona Vrtačnika iz Slivne, ki je več kot umetnik. Pozna, posluša in spoštuje naravo. Zakon! Mimo dreves do GEOSS-a. Izračunali so ga že leta 1981, postavili in predali v »ravnotežje« pa leta 1982. Še vedno se spomnim tistega dne, ko sem bil še kot otrok prisoten na prireditvi, tako da sem na nek način del te zgodbe. Bil je lep dan, moj stric France je delal na »štantu« gasilcev in koke ni manjkalo cel dan...

Je pa naša odprava opazila, da so ti kraji med seboj simbolno in energijsko zelo povezani. Simboli na GEOSS – u so namreč enaki simbolom na Vaški situli. Da pa bo zadeva še bolj misteriozna, si pogledajte vašo osebno izkaznico ali pa potni list. V obeh je konjenik in simboli iz situle. Je to naključje ali pa smo Slovenci povezani preko te nevidne sile? Preko osebnega dokumenta je vsak od nas del središča Slovenije. Resnično, človek se kar nežeji ob vsej tej misterioznosti. In obenem ponosno postoji pod simboli našega naroda, ki so skoncentrirani v središču naše zemlje. Ja, občutek je bil resnično veličasten.

Ampak, ker so nekoč po teh krajih strašili Otomanci, smo se podali tudi proti zgradbi, ki je včasih služila kot obramba pred »handarji«, danes pa je znana zasavska turistična točka in sakralni objekt. No, še prej smo spotoma pozdravili grofico Nežko Ketzenberg, oz. to kar je od nje ostalo (mislim na grad Ketzenberg, ne na Nežko, ha, ha). Na delu naselja, ki se po gradu imenuje Mačkovec, je namreč včasih stal prej omenjeni grad prej omenjene grofice Nežke. Danes pa tam stoji zelo lepo ohranjena kamnita miza iz leta 1304. Kdo ve, kaj je Nežka jedla iz nje? Smo pa žal imeli smolo! Nežka je šla po svojih »grofovskih« opravkih in je ni bilo doma, zato smo kavo v družbi »modre« krvi predstavili na naslednje stoletje in pogumno krenili tja, kamor so se par sto let nazaj zaleteli Turki. Na Zasavsko sveto goro. Po skrbnem ogledu kraja obleganja smo ugotovili, da je zvonik ločen od ostale cerkve. Zaključek je tak, da je bil zvonik prvotno obrambni stolp za zaščito pred Turki, ko pa je le – tem zmanjkalo sendvičev in piva in so se vendarle »spokali« nazaj proti Instanbulu, so domačini iz njega naredili zvonik. Tako situacijo najdete tudi na Limbarski gori nad Moravčami, če vas bo pot kdaj peljala tja in pa na Kumu. Samo ni mi jasno, kdo za vruga bi pri zdravi pameti jurišal na Kum (iz železniške postaje Trbovlje do vrha Kuma je 1000 višinskih metrov skoraj brez ravnine). Če so Turki počeli to, potem ni čudno, da je bilo osvajanja hitro konec. Kakorkoli, mi smo napadli planinsko kočjo na Zasavski sveti gori in prizanesli gostincu, ker nas je postregel z zelo okusnim kosilom in hladno pijačo.

Ja, zaključek ekspedicije v središče Slovenije se je zares končal v stilu. Nekaj smo videli, se nekaj novega naučili, spoznali nekaj skrivnostnih energij, ki jih sicer v teh krajih ne manjka, vendar pa o tem kdaj drugič. Mistika številka dva je obkljukana. Naslednje leto bomo odkrivali dalje. Do takrat pa skrivnostni pozdrav od naše ekipe ...

Robert Zakrajšek





2



3



4



5



6



7

- 1 – Vače,
- 2 – Vaška situla,
- 3 – Božji grob,
- 4 – Zasavska sveta gora,
- 5 – Kamnita miza na Mačkovcu,
- 6 – GEOS,
- 7 – Morska obala

Zidanmoški naskok na Jerebico in Mangart

Jerebica in Mangart – ona in on - mogočna čuvaja bovške doline. Pod njima pa Kluže, trdnjava iz I. svetovne vojne v spomin in opomin. Dve čudoviti gori, ki smo si ju Zidanmoščani izbrali za naš pohodniški cilj.

Ker nas je razporedni obdaril z malo več dopusta, smo si tokrat privoščili dvodnevni izlet na Bovško. Pot nas je vodila mimo Jesenic in Rateč do Trbiža, kjer smo se preko nekdanjega mejnega prehoda Predel spustili v dolino Koritnice. Namestili smo se v domu v Možnici, ki pa smo ga zaradi slabih označb kar nekaj časa iskali. Dom je bivša karavla, od koder je vojska nadzorovala tihotapske poti med Italijo in nekdanjo Jugoslavijo. Dostop je možen z avtomobilom, stoji pa na zelo lepi lokaciji. Mogoče je malce zanemarjen, toda nudi ti tisto, kar v danem trenutku najbolj potrebuješ: zavetje in streho nad glavo. Po namestitvi smo se odpravili na 2126 metrov visoko Jerebico. Pot je bila dokaj naporna, trud pa je bil na vrhu poplačan s čudovitim pogledom na Mangart, Rombon in Rabeljsko jezero na italijanski strani. Sledil je povratek in napad na golaž, ki nas je že čakal pred domom. Ker ni bilo televizije, da bi gledali EP v nogometu, smo si večer popestrili s tarokom in obujanjem spominov na staro kurilnico in mnoge prečute noči ob tej čudoviti igri. Da pa nismo imeli preveč suhih prstov, je poskrbel naš lvek z dobrotami z žara. Sledilo je tekmovalstvo v smršanju, jutranja kavica in vožnja po ovinkih na 2679 metrov visoki Mangart. Že sama vožnja do vznožja gore je svojevrsten podvig in nič čudnega ni, da je ta ovinkasta cesta izziv za prenekaterega kolesarja.

Nadeli smo si nahrbtnike in se odpravili na dveurni vzpon proti vrhu. Razdelili smo se v dve skupini. Eni smo se odpravili osvajat vrh po italijanski malo manj prepadni strani, pogumnejši pa so si nadeli čelade in osvojili vrh po plezalni slovenski strani. Sledil je varen sestop, ponovno ozka in ovinkasta cesta s predorčki in pogled na plazišče, ki je pred leti naredilo toliko gorja tamkajšnjim prebivalcem. Za konec smo se ustavili še v Podkorenju pri sodelavcu Robiju, kjer so se že porajale ideje za naš naslednji pohod.

Andrej Simončič



Srečanje strojevodij v Podčetrtku

Letošnje srečanje strojevodij je potekalo v čudovitem okolju črne orhideje, avtohtone rastline, ki svoje čudovite cvetove na ogled ponuja samo tukaj in nikjer drugje po svetu. Zbrali smo se v Podčetrtku, idilični turistični destinaciji, ki je znana pri nas in širše po Evropi. Sama prispodoba črne orhideje je lahko razumljena na več načinov. Kdo bi jo morda sprejel črnogledo. Vendar pa se z njim ne bi mogel strinjati. To trdim z vso odgovornostjo. Čeprav je letošnje srečanje potekalo pod težo nedavno sprejetih varčevalnih ukrepov, proti katerim imamo zaposleni – razumljivo – odklonilna mnenja, saj sami neposredno nismo odgovorni za nastalo situacijo, se je vseeno pokazala tista znana, lahko rečemo legendarna »trma« strojevodij in našega sindikata, saj ne glede na more-

bitna nesoglasja navzven vedno nastopamo enotno. Lahko rečemo, da smo vrsta, kakršnih pri nas in po svetu ni več veliko. Smo avtohtona vrsta. Ravno tako kot črna orhideja. Edinstveni. To je potencial, ki ga lahko in ki ga moramo izkoristiti. Da smo eno, se je pokazalo na neuradnem delu srečanja, ko so se generacije pomešale. Tu ni bilo prostora za poveljevanje samih sebe in napihovanje svojih »zaslug«, ki jih imajo nekateri ustvarjene v svojih glavah in so v realnosti navadna fikcija. Vsi smo bili strojevodje, ne glede na leta, strojevodski staž, število izpitov za lokomotive, podpisane proge, z ljubljanskim, primorskim, mariborskim naglasom, skratka, enotnost je še vedno vrlina, ki jo gojimo. In pripadnost tudi. Je pa razlika med pripadnostjo in »pripadnostjo«. Prava pripadnost nam

daje možnost, da povemo svoje mnenje in predlagamo smernice, tista druga »pripadnost« pa bi bilo slepo sledenje neki utopični ideji, kako se nam bo klanjal cel svet, samo zato, ker smo to mi. Naš kolektiv goji tisto prvo, zdravo pripadnost in z veseljem povem, da mi je v čast delati s takim kolektivom.

Za konec naj podam zahvalo našim kolegom iz OO Celje, ki so vso prireditve kljub borbi z dežjem organizirali in pripe-ljali do konca s popolno profesionalnostjo, čeprav so bili premočeni do kože. Fantje, tako se pokaže pravi duh predanosti kolektivu!

Dežela črne orhideje – skrivnostna in nepredvidljiva si kot vedno. To te dela lepo.

Robert Zakrajšek



ZANIMIVOST

Bi se podali v Hodoš in pri tem ne zapustili udobnega naslanjača?

Danes večkrat slišimo, da bi se moralo v teh težkih časih veliko vlagati v razvoj naprednih tehnologij, procesov, tehničnih načinov, s katerimi bi podjetja lahko znižala stroške ob enakem ali večjem učinku..., skratka, vsi prisegamo na znanje. In to znanje bi moralo biti domače. In se prodajati na trgu. Imamo cel kup strokovnih timov, ki ji financira država (če imajo srečo oz. srečno poznajo koga pravega), izven te »strokovne smetane« pa delujejo zanesenjaki, ki samo s svojim znanjem (in seveda svojimi sredstvi, da se razumemo) zelo uspešno sledijo trendom. In to povsem iz lastnega veselja. In veselja do ustvarjanja. Zato bomo danes spoznali ekipo petih zanesenjakov, ljubiteljev vsega kar leze in gre po železniških tirih. Zakaj jih omenjam? Ker so ustvarili pravi pravcati simulator vožnje dizel motornika serije 711, trenutno pa delajo še na dizel lokomotivah serije 664 in 644. In vse to iz lastne »žilice«. Zato si zaslužijo nekaj besed v naši reviji. Saj so skoraj naši....

Kdo ste v ekipi, s čim se ukvarjate, od kod prihajate...

Smo peterica železniških ljubiteljev - Aljaž Topič, Anej Vaupotič, Mark Ravbar, Matic Kaučič in Nejc Svetec, kateri imamo eno skupno stvar - železnice. Od prave preko virtualne do maketarstva. To nas združuje že nekaj let, odkar smo našli skupen hobi. Kljub temu, da prihajamo iz različnih koncev Slovenije, najdemo v prostem času še veliko volje do železnice. Tehnične smeri šolanja in zaposlitve v katerih se trenutno nahajamo, so povezane z našim hobijem, saj predstavljajo železnice tehnično zelo zanimivo stroko. V nadaljevanju bomo predstavili del našega hobija, na katerega smo zelo ponosni. Več informacij in slikovnega gradiva najdete tudi na naši spletni strani <http://www.rw-slovenia.com>.

Nekaj besed o projektu – zakaj ste ga pravzaprav izdelali?

Virtualen svet v današnjem času omogoča zelo realen približek tistemu pravemu. Tistemu, katerega v realnosti morda ne moremo živeti, se ga dotikati, biti del njega.... V našem primeru govorimo predvsem o virtualni železnici. Današnja tehnologija omogoča da lahko resnično življenje zelo realno živimo tudi v virtualnosti. In prav tega smo se lotili tudi mi. Lotili smo se tehnično zahtevnega projekta in sicer z izdelavo virtualnih železniških vozil Slovenskih železnic. Veliko ur smo v to vložili Anej, Mark in Matic in tako poskrbeli, da so virtualni vlaki takšni kot v resnici. Trenutno imamo zaključene tri projekte in sicer dizel-motorni potniški vlak serije 711, popularno imenovan »Zelenc« ali »Mercedes« in tovorna vagona serije Eas in Gbs. V razvojni fazi

pa imamo trenutno odprtih kar nekaj projektov in sicer: dizel lokomotivo serije 664, popularno imenovano »Regan«; dizel lokomotivo serije 644, popularno imenovano »Španka«; dizel motorni potniški vlak 813, popularno imenovan »Fiat« in tovorna vagona serije U-tz in Regs.

Če želimo vse to uporabljati, oziroma voziti, potrebujemo tudi progo, po kateri bomo vozili. Tudi na to smo mislili in tako se v naših »delavnicah« razvija proga Pragersko-Hodoš.

Kako deluje vaša aplikacija?

Omeniti je potrebno aplikacijo, ki je pogoj za uresničitev naših zastavljenih ciljev. Vse projekte izpeljujemo s pomočjo programa Train Simulator 2012, kateri nam ponuja veliko možnosti programiranja. Zahvaljujoč njemu so naše lokomotive in vlaki opremljeni z varnostnimi napravami, kakršne se realno uporabljajo na vozilih Slovenskih železnic (od budnika, avtostop naprave, itd.). Širok spekter uporabe nam torej omogoča veliko užitev pri vožnji preko računalnika.

Izzivi, s katerimi ste se srečali pri uresničevanju projekta?

Velik izziv je bil zagotovo spoznavanje programov in pridobitev vsega potrebnega materiala, ki smo ga potrebovali za delo. Predvsem smo morali sami na teren, fotografirati lokomotive in vlake, ter ostale objekte, ki smo jih postavili ob virtualni progi. Zahvaljujoč poznanstvom na železnici, so velik delež materiala prispevali tudi uslužbenci na železnicah, katerim se v tej priložnosti tudi najlepše zahvaljujemo.

Težave, s katerimi ste se srečali pri realizaciji projekta?

Največ težav pri uresničevanju projektov smo imeli s snemanjem zvokov železniških vozil, saj

smo imeli visoke zahteve za kvaliteten zvok, smo pa kljub velikim težavam uspešno posneli zahtevane materiale. Tudi tukaj brez osebja Slovenskih železnic nebi zmogli.

Kaj pa dolgoročni namen projekta – kakšne cilje imate z njim v prihodnosti?

Prvotno je imela proga naziv Pragersko-Ormož, vendar smo kaj hitro prišli do zaključka, da je treba progo speljati do Hodoša. Vzporedno s tem zaključkom smo se odločili progo podaljšati tudi na cepnih postajah in sicer od Pragerskega do avstrijskega Špilja, od Ormoža do hrvaškega Čakovca in od Ljutomera do Gornje Radgone.

Prav tako ostaja naša ambicija nadaljevanje razvoja preostalega železniškega omrežja in železniških vozil, ker pa v to vložimo ves svoj trud in veliko prostega časa, se naši projekti premikajo relativno počasi, toda vztrajno.

Pred nami je torej slovensko znanje in dokaz, da naša dežela premore sposobne time, pa čeprav ti delajo iz čistega osebnega zadovoljstva. Morda pa so ti in podobni entuziasti začetek nečesa velikega. Pred časom sem zasledil novico, da je podjetje iz Ajdovčine (ne gre za Boscarola), v katerem delujejo mladi letalski zanesenjaki, na trg lansiralo ultralahko letalo Bramor za geodetska snemanja zemljišč. Kar je bilo v začetku smela ideja, je na testiranju v Čilu pometlo s konkurenco. Morda tudi naše železničarske zanesenjake čaka podobna zgodba. Zakaj pa ne? Morda bomo jutri vsi vadili na njihovih simulatorjih. Zato je prav, da se o njih sliši glas. Ker je njihovo delo promocija slovenskega znanja. In ker si zaslužijo, da jih pri tej promociji kdo podpre.

Robert Zakrajšek in Matic Kaučič



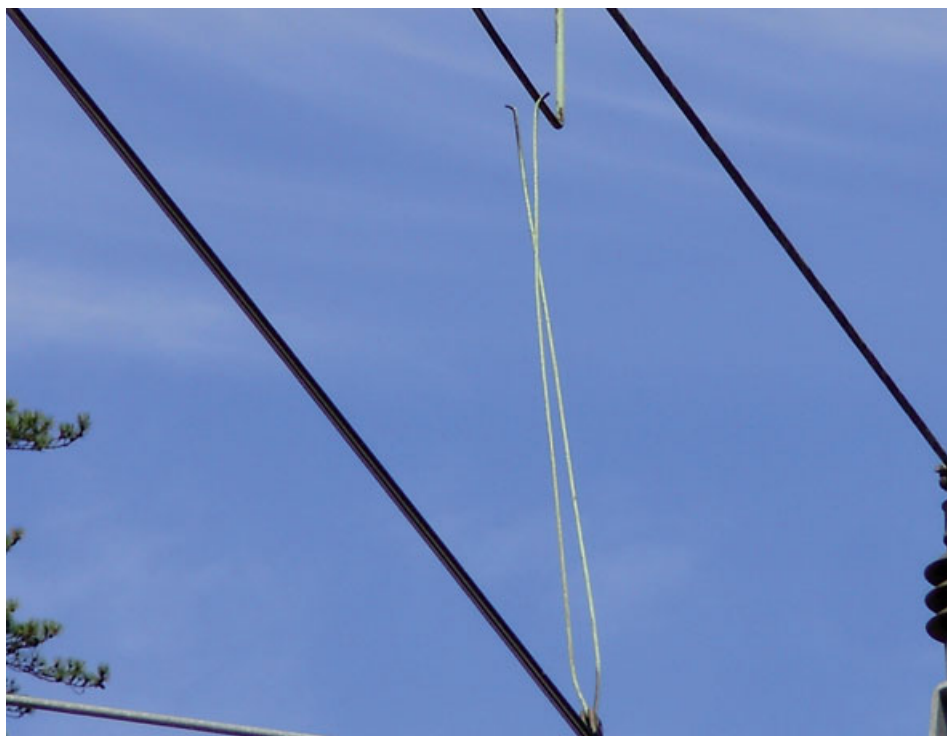
Razglednica iz Finske

Tervehdys Suomi



Foto: Daniel Majd

ZANIMIVOSTI



Glej, vešalka!

Pred vami je dokaz, da smo strojevodje v službi tudi takrat, ko uradno ne delamo. Upam, da nas ne bo kdo obtožil dela na črno, ampak tole strgano vešalko smo opazili na kolesarskem izletu, ko smo s kolesi križarili med postajama Sava in Zagorje ob Savi. O izletu lahko več preberete v reviji, vešalko pa lahko občudujete kar tukaj. Torej, strojevodje smo vedno v službi, toliko, da je vsem jasno! Delamo tudi ko ne delamo. Upam, da bodo tole prebrali tudi tisti, ki so sicer tudi vedno v službi, koliko pa naredijo, je pa zgodba, ki je lahko dolga ali pa prekleto kratka, odvisno ali govorimo o času, ki ga prebijejo v službi ali o učinku, ki ga prebiti čas povzroči, ha, ha, ha... No, dovolj zlobe. Tale vešalka je bila rešena! Smo jo zapisali v evidenco ...

Robert Zakrajšek

NOVOMEŠKA ROCK SKUPINA DAN D NA LJUBLJANSKI ŽELEZNIŠKI POSTAJI

... Pusti, naj te nosi voda ...

Znani verzi novomeške rock skupine Dan D so tisti dan v organizaciji SŽ-Potniški promet odmevali po ljubljanski potniški postaji. Tisti dan, ko so Slovenske železnice pripravile presenečenje za svoje potnike. Tisti dan, za katerega želiš, da bi iz njega nastalo neskončno tistih dni.... Dan, ko pustiš, da te nosi voda in daš možgančke na pašo. Dan D ...

Robert Zakrajšek in foto arhiv SŽ-Potniški promet



So stroški vašega zimskega ogrevanja ogromni? Jih želite znižati?

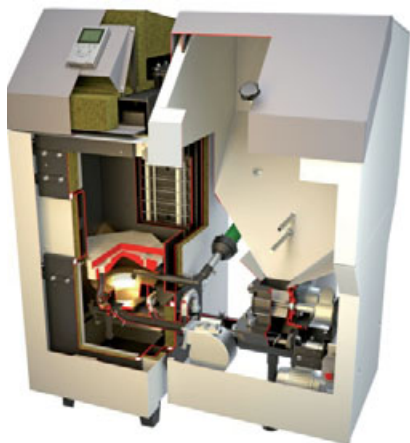
OGREVAJTE S LESNIMI PELETI

Poglejmo najprej nekaj dejstev o peletih:

- Peleti so narejeni iz zmletega lesa, ki je izsušen in stisnjen na dvakratno energijsko gostoto v primerjavi z energijsko vrednostjo enakega volumna navadnih drv.
- V primerjavi z drvmi, imajo lesni peleti višjo energijsko vrednost, cenejše stroške transporta, učinkovitejše skladiščenje, doziranje pa je lahko avtomatizirano.
- Peletno gorivo je uspešen nadomestek fosilnih goriv.
- Lesni peleti so čist, okolju prijazen, naraven in obnovljiv vir energije.
- Za ogrevanje je tona peletov enakovredna:
 - 500 litrom kurilnega olja,
 - 650 litrom propana,
 - 450 kubičnim metrom zemeljskega plina,
 - 4775 kWh elektrike.
- In konec koncev, če plačamo 230 EUR za tono peletov, dobimo enako količino energije, kot če bi plačali:
 - 500 EUR za kurilno olje,
 - 624 EUR za propan,
 - 415 EUR za zemeljski plin,
 - 350 EUR za elektriko.



Smo zbudili vašo radovednost? Če je odgovor pritrdilen, potem posluh. V nadaljevanju si lahko ogledate ugodno ponudbo za ogrevalne naprave na lesne pelete.



Kotel na pelete, od 9 do 100 Kw:

- izgorevanje lesenih peletov,
- regulacija SIEMENS Climatix,
- 1 ogrevalni krog + bojler,
- avtomatski vžig,
- regulacija z lambda sondo,
- izkoristek 92,7 %,
- posoda za pelete 153 l,
- varovanje povratka,
- termično varovalo,
- dostava.

Cena od 4.200 € naprej.

Za vas pa smo pripravili tudi ugodne ponudbe za ogrevalne naprave na lesne pelete ali polena.

Kombiniran kotel na pelete in polena, od 20 do 42 kW:

- izgorevanje lesnih peletov in polenov,
- avtomatski vžig,
- izkoristek 90,6 %,
- posoda za pelete 250 l,
- avtomatski preklap iz izgorevanja na polena in pelete,
- vodne rešetke,
- dostava in zagon.

Cena od 3.300 € naprej.

Za vas organiziramo:

- brezplačen ogled vaše kotlovnice,
- svetovanje pri zamenjavi kurilne naprave,
- pomoč pri financiranju zamenjave (ugodna posojila Ekosklada).

Kontakt:

Ciril Strajnar: 031 636 512



Proti Kopru ...

Foto: Robert Zakrajšek