

Oktober 2013



Številka 77

BUDNIK



ISSN 1408-7405

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



V TEJ ŠTEVILKI PREBERITE

NAJ SE VARČUJE!

O NAŠI INFRASTRUKTURI

KULTURNI DOGODKI

BILI SMO TAM – IZLETI

RAZMIŠLJANJA NAŠIH ČLANOV

REŠI ME, KDOR MORE

UVODNIK GLAVNEGA UREDNIKA

Bye, bye, Hollywood hills ... *

(* »zbogom, griči Holivuda« - pogovorni prevod)



Naslov sem si izposodil pri finski rock skupini Sunrise avenue, ki v istoimenski skladbi opeva bedo in blišč Hollywooda. Sunrise avenue resnično »žgejo«, kot vsi Skandinavci. In njihova besedila imajo sporočilo in težo. Niso navadne puhlice v stilu - ... res bi si želela, da bi ga imela, pa ga reva nisem smela ... in podobne »stvaritve«, ko smo jim priča v našem prostoru. Pa ne samo glasbenem. In to je tisto, kar me skrbi. Medtem, ko vsa Evropa sestavlja načrte, kako iz krize in imajo ti načrti sporočilo, pri nas dneve in noči poslušamo puhlice. In to s strani ljudi, ki krojijo našo usodo. In prihajajo z vseh političnih polov. Krog teh ljudi je vedno isti, težave vedno večje, a oni nam še vedno prodajajo »holivudski grič«, kot da je Slovenija na Luni, desno od prvega kamna. Obljubljajo vročo jesen. Pa je bilo poletje kaj manj vroče? Pa morda pomlad? Državljanom je prekleto malo mar, kakšne »vremenske« prognoze postavljajo, državljani želimo reši-

tve, ki ne bodo lomile samo naših hrbtov ampak se bodo vendarle dotaknile tudi »gosposke«.

Vroč jesen se menda napoveduje tudi v našem podjetju. Me pa resnično zanima, kdo se bo grel? Do sedaj so zvozili na kup veliko drv, samo toplote pa ni bilo nobene pretirane. Nikjer nobenih učinkov in poročil - vsaj javnih ne - o tem, da so višji nivoji v kakršnemkoli prestrukturiranju. Nobene prave volje za netenje ognja. Upam, da se bo ta zadržanost nadaljevala ko bo na vrsti »čistka« operative in proizvodnih nivojev. Bojim pa se, da bo tedaj zagnanost za »kurjenje ognja« veliko večja. No, pustimo se presenetiti...

Novica iz »holivudskega griča« je bila tudi vest o dobičku Slovenskih železnic. Bomo imeli mi kaj od tega? A, seveda, kar sanjajte! Dobiček je namreč poleg nekaj drugih računovodskih potez rezultat varčevanja s strani zaposlenih. Bojim se, da je vsa predstava samo priprava terena za tisto - **... fantje in dekleta, če še malo stisnemo, pa smo iz krize! ...** In nam lepo podaljšajo ukrepe še za eno leto, saj drugje ni ne znanja in ne volje za varčevanje. Pozornost ne bo odveč! Kajti, realnost zna biti precej bolj kruta od zgodbe iz »holivuda«.

Opazili boste, da je v tej številki kar nekaj prispevkov naših članov, ki opisujejo stanje naše infrastrukture. Res je, da na samo obnovo tirov po Sloveniji kot sindikat nimamo nobenega vpliva, vendar pa lahko na tak način, to je z opozarjanjem na stanje, vršimo nek pritisk in ozaveščamo javnost. Konec koncev smo strojevodje pri vlaku v »prvi bojni liniji«. Ko gre kaj naro-

be, najprej pade po nas. Z opozarjanjem lahko sporočimo tudi sledeče - ko bo naslednjič prišlo do izrednega dogodka zaradi slabega stanja infrastrukture, naj preiskovalci in policija odnesejo zapisnike in alkoteste na Ministrstvo za promet in infrastrukturo, na Vlado Republike Slovenije in v parlament Republike Slovenije, kajti tam sedijo krivci za izredni dogodek. Strojvodja je ravno tako žrtev zatečene-ga stanja, kot vsi ostali udeleženci in nič manj. V bistvu še bolj, saj vsi poskušajo krivdo prevaliti nanj (dolžine počitkov, preizkus alkoholiziranosti, hitrost, s katero je vozil ...), pravi - prej omenjeni - krivci pa se poskrijejo za imuniteto. Višek demokracije in pravne države!

Smo pa v tem času doživeli kar nekaj družabnih dogodkov, o čemer obširno poročamo na naših straneh. Dotaknili smo se tudi dveh kulturnih dogodkov - predstavitev romana »Zgodba železnega kolesa« našega kolega v pokoju Marinka Jagodića Makija in pa fotografske razstave sodelavca Aleša Jordana, katerega fotografije krasijo vsako našo številko.

Naj bo jesen »normalno topla«, slabe novice in populistične zgodbe za majhne otroke pa naj ostanejo tam, kamor sodijo - na »gričih holivuda«.

Lep pozdrav
Robert Zakrajšek
Glavni urednik

Glasiló BUDNIK

Izdajatelj: Sindikat strojevodij Slovenije • Odgovorni urednik: Zlatko Ratej • Glavni urednik: Robert Zakrajšek • Član uredniškega odbora: Zdenko Lorber, Stanko Lazar in Simon Judež • Fotografije: Robert Zakrajšek, Aleš Jordan, Ervin Sorč, Igor Ličen, arhiv OO Zidani Most • 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



BESEDA PRESEDNIKA SSSLO

»ŠVELER ZOMBI«



Zadnje čase so v naši deželi zelo popularna takšna in drugačna bitja, ki se menda odzivajo nagonsko in se kaj dosti ne zavedajo, kaj se dogaja okoli njih. Nekateri jih imenujejo tako, drugi spet drugače, nekateri dobronamerno, drugi spet zaničevalno, skratka, kakor kdo gleda na vso zadevo. Kakorkoli že, bitje, imenovano tudi »zombi«, menda živi in ne živi obenem. Obstaja in ne obstaja. Vegetira in hkrati ne. Vsaj taka je definicija. Menda ne sme videti soli, saj ga ta prebudi in se spet začne zavedati samega sebe. Samo potem je v nevarnosti njegov gospodar, oz. tisti, ki ga je spravil v tak položaj. »Zombi« situacijo v modernem času vsak dan živimo vsi državljani naše ljube deželice. Neverjetne debate o rešitvi krize, katerim smo priča vsak dan, nam ponujajo vse mogoče, samo »sol« nam spretno skrivajo nekam za svoj hrbet. Rešitev je toliko, kolikor je prerokov na višjih »inštancah« nekje nad oblaki, a njihov učinek ostaja prav tam kot njihov izvor – nad oblaki. Našega »zombi« sveta ne dosežejo, vsaj v koristni obliki ne. Vsakodnevne grožnje s takšnimi in drugačnimi ukrepi, posegi, reformami in kaj vem s čim še, s katerimi nas bombardirajo naši najvišji predstavniki, nas ne navdajajo s prehudim optimizmom.

Človek dobi občutek, da aktualni politični akterji niti v sanjah ne vedo, kako in kam. Dejansko ustvarjajo pravo »zombi« mentaliteto med državljani, saj ti nenadoma ne gledajo več »prvo izvoljenim« pod roke, ampak jim je prioriteta lastno preživetje. Delujejo skoraj nagonsko, prvinski instinkt jim zapoveduje odrekanje s ciljem preživetja, skratka, obnašajo se in delujejo kot – zombiji! Sprašujem se, kje je »sol«, kje je tisto bistvo, ki bi ljudi aktiviralo, da bi stopili skupaj in rekli – mi smo ljudje, nismo avtomati! Smo delavci, ustvarjalci nečesa, kar koristi vsem! Ne obstajamo samo kot številke v registru! Smo tukaj in smo dejstvo! Ta »sol« bi lastnikom kapitala dala misliti. Verjemite!

A poznamo tudi drugačno vrsto »zombijev«. »Zombi« sindrom je žal prisoten tudi v našem podjetju. Ne glede na to, kaj in koliko zaposleni prispevamo za rešitev težke finančne situacije v kateri se nahajamo, ne glede na to, koliko energije in odrekovanja vložimo v ta projekt, imam občutek, da nekaterih »zombijev«, ki vedrijo in oblačijo v našem vrhu, nič ne uspe zbuditi. Nobena, še tako močna »sol« pri njih nima učinka, saj še vedno niso prišli do spoznanja, da je stanje resno, da je alarmantno in da zahteva celostne in ne samo »proti delavske« ukrepe. Sindrom »šveler zombija« je zgleda zelo trdovratna reč. Ko enkrat udari, se ga ne znebiš zlahka. Prepoznamo ga tako, da pri okuženih osebah opazimo popolno nezainteresiranost za karkoli, kar bi morda lahko spremenilo stanje v podjetju na bolje. Osebe delujejo skoraj nagonsko, s prvinskim instinktom in glavni cilj jim je obdržati se na svojih položajih. Za to so pripravljeni storiti marsikaj, predvsem na nižjih, proizvodnih in izvršilnih nivojih, kjer jim za žrtve ni mar. To se je pokazalo pri »pospešenem« restrukturiranju višjih nivojev podjetja, ki je minilo tako hitro, da ga nihče še opazil ni. Ravno tako ne rezultatov. Nato so naši

vrli »zombiji« nenadoma zavohali »sol«. In ta jim je dala idejo. Le zakaj bi se pogrizli med sabo, če lahko podjetje rešimo z rezi na nižjih nivojih, s podaljšanjem varčevalnih ukrepov, z dodatnimi ukrepi, pa morda še s čim. Le kje kopljejo to sol, ki tako zbistri misli in dejanja, potem, ko lastne r... niso več ogrožene? Človek se upravičeno vpraša.

So pa spregledali nek zelo pomemben moment. Preden bo ta »brihtna« sol prišla do njih, bo šla skozi več kontrol. In ena od njih smo mi! Morda se tega v svojem enosmernem »zombi« razmišljanju zavedajo, morda ne. Nam je pravzaprav vseeno. Ko pridejo njihovi umotvori do naših »filtrov«, se ti takoj vklopijo in skrbno opravijo svojo funkcijo. In kontrola na izstopni točki gladko zavrne vso »zasoljeno pokvarjeno robo«. Počasi se bodo morali začeti zavedati, da se podjetje rešuje na drugačen način, in ne samo tako, da zaposlenim jemlješ iz žepa in jih hkrati trepljaš po ramenih. Ravno tako sredstva, ki nam jih dolguje država, na dolgi rok pomenijo vzdrževanje »zombi« pozicije, saj dotične preprosto zaziba v njihov sanjski svet, kjer ni potrebno misliti. Ne! Spoštovani, počasi bo potrebno pojesti pravo »sol«, ki bo prefiltrirana raznih – užgi po nižjih nivojih! – primesi, potrebno se bo zbuditi in pogledati okoli sebe, potrebno bo poslušati zaposlene, ki niso podlegli »šveler zombi« sindromu in počasi bo treba v akcijo! Čas teče, situacija se spreminja, potrebno je ukrepati. Zaposleni smo na strani podjetja. Do sedaj smo prispevali ogromno. Vprašanje je, koliko časa bomo še pripravljeni početi to. Ker žal z našimi odrekani podpiramo »šveler zombije«. Dajte jim »sol«. Zbudite jih, stopimo skupaj in za božjo voljo – **NAREDIMO NEKAJ IZ TEGA PODJETJA!**

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Kako iz krize?

»Medtem ko sindikati opozarjamo na pomen infrastrukturnih vlaganj države, nam vlada v odgovor odpiše projekt drugega tira«

Predstavniki reprezentativnih sindikalnih central smo na julijemskem sestanku pri predsednici vlade sprejeli njen poziv, da pripravimo predlog ukrepov za izhod iz krize. Ob koncu avgusta smo tako vladi in javnosti predstavili dokument z naslovom: »Nova pogodba med delom in kapitalom za izhod iz krize«. V njem ugotavljamo, da dosedanj sprejeti ukrepi vladi, ki naj bi nas pripeljali iz krize, negativnih trendov delovanja države ne odpravljajo, po drugi strani pa se revščina in socialna izključenost slovenskega prebivalstva le še povečuje. Nadaljevanje krize, ki se le še pogloblja, potrjuje oceno, da politika drastičnega varčevanja ne deluje. Prav nasprotno. Povzroča potrebo po novem varčevanju in s tem vodi v t.i. »past varčevanja«. Pravilo, da drastično varčevanje ne deluje, se ne kaže le v Sloveniji, temveč tudi v drugih državah EU.

Sindikati smo tako predlagali vrsto ukrepov, ki se dotikajo področij javnih financ (uvredba davčnih blagajn, povečanje davčnega nadzora, uvedba skupnih javnih naročil, sprejem davka na finančne transakcije, pospešitev črpanja evropskih sredstev iz strukturnih skladov) področja gospodarske politike in trajnostnega razvoja, področja delovanja pravne države itd. Skupaj smo predlagali 53. ukrepov in jih tudi podrobneje definirali.

V naši sindikalni centrali SZS Alternativa smo dali poseben poudarek predlogu ukrepov, ki so povezani s potrebo po infrastrukturnih vlaganjih države in predlogu ukrepov, ki so povezani z upravljanjem državnega premoženja. Kar se tiče infrastrukturnih vlaganj države, kjer se zavzemamo za to, da država nadaljuje s projekti vlaganj v javno železniško infrastrukturo in izgradnjo drugega tira Koper-Divača, smo bili na seji Ekonomsko socialnega sveta v začetku septembra deležni neljubega presenečenja s strani aktualne predsednice vlade Alenke Bratušek, ki je projekt drugega tira tako rekoč odpisala. Dejala je namreč, da je projekt drugega tira ocenjen na 1,4 mrd evrov in da Slovenija ne more realizirati tako obsežnega projekta. V vsakem primeru jo je bilo mogoče razumeti tako, da je ocenjena vrednost projekta tisti razlog, zaradi katerega se ta projekt ustavi. Ob tem je resorni minister za infrastrukturo Samo Omerzel izjavil, da mu nobeden ne zna pojasniti, kdaj se bo vložek v ta projekt povrnil.

Čeprav je res, da Slovenija zaradi težkega javnofinančnega položaja danes ni v stanju čez noč zagotoviti tolikšnega obsega sredstev (čeprav bi temu lahko celo oporekali, ker je država čez noč zagotovila milijardno jamstvo za dve propadli zasebni banki) pa hkrati velja, da ta projekt omenjenih sredstev »čez noč« tudi ne zahteva. V znani študiji ekonomista Jožeta P. Damjana je bilo ugotovljeno, da bi omenjen projekt v desetih letih stal državo med

60 in 80 milijoni evrov letno, na ostalo razliko pa bi lahko računali iz sredstev EU skladov. In ravno v tem obstaja največja nevarnost, če bo vlada letos projekt drugega tira dokončno odpisala. Zakaj? Zaradi tega, ker se do konca leta oblikujejo programski dokumenti za črpanje EU sredstev iz prihodnje finančne perspektiva črpanja za obdobje 2014–2020. V kolikor Slovenija tega projekta ne bo opredelila kot prioritetenega (in v tej smeri danes vlada dela) bo zamujen odločilen korak za pridobitev omenjenih EU sredstev. V naši sindikalni centrali med drugim sodelujemo tudi pri pripravi omenjenih dokumentov in zaenkrat nič ne kaže na to, da bo ta projekt vključen v omenjen program.

Da aktualna vlada po toliki letih vodenja omenjenega projekta ponovno zahteva študijo ekonomsko upravičenosti je absurd. V ta projekt je bilo do sedaj angažiranih cca 40 mio evrov, trasa projekta je znana, odkupljenih je 99 odstotkov zemljišč, izdaja gradbenega dovoljenja je tik pred zdajci, italijanska stran že presoja okoljske vplive omenjenega projekta, študija Jožeta P. Damjana ugotavlja (podobno so ugotavljale tudi prejšnje študije) da bo imela država cca. 300 mio evrov neto narodnogospodarskih učinkov in ob vsem tem se aktualna politika še sprašuje ali je ta projekt še smiseln. Očitno bo tudi ta vlada v zvezi z omenjenim projektom storila vse, da ne stori nič.

Zdenko Lorber

Novela zakona o dohodnini nam znižuje neto plačo za cca. 3 odstotke

»V novem zakonu smo uspeli vsaj v delu, ki se dotika obdavčitve poklicnih pokojnin«

Letošnja sprememba zakona o dohodnini je v javnosti dvignila veliko prahu. Zato smo poskrbeli na sindikalni strani, kjer smo

že pred počitnicami seznanjali javnost, da nam predlog novega zakona znižuje neto dohodke. A očitno javni pritisk ni bil zadosten da bi vlada odstopila od namere, da spremeni sporen predlog zakona. Zakaj gre? Do sedaj so se olajšave za doho-

dnino usklajevale z letno stopnjo inflacije, kar je pomenilo, da so olajšave sledile rasti inflacije. Z ukrepom t.i. dezindeksacije dohodninskih olajšav pa navedenega usklajevanja več ne bo. Vlada se v obratno zložitvi sklicuje na zavezo Bruslju, da bo v

doglednem času odpravila indeksacijo pri vseh vrstah dohodkov (minimalna plača, socialni transferji, pokojnine ...), pri plačah pa se tako ali tako upošteva v redkih primerih. Odprava navedene indeksacije pri dohodnini praktično pomeni, da bomo v povprečju zaposleni zaslužili cca. 3% neto manj kot danes. Za toliko se bo namreč dvignila naša mesečna akontacija oz. letna obveznost plačila dohodnine, ki jo bomo prvič ugotovili že pri informativnem izračunu, ki ga prejmemo prihodnjo pomlad. V povprečju bo tako zaposleni s povprečno slovensko plačo (bruto 1552 eur) letno plačal cca 250 eur več dohodnine. Država si od napovedanega ukrepa obeta cca 30 mio evrov sredstev na letni ravni. Na sindikalni ravni smo na kar treh sejah

ESS obravnavali omenjeni zakon in vsakič prepričevali, predvsem finančnega ministra, da pomeni ta ukrep prikrito uvedbo kriznega davka in nov udarec na kupno moč zaposlenih kot tudi na krepitev domačega povpraševanja. Ne glede na vse naše upravičene pomisleke vlada pošilja nespremenjen zakon v parlament.

V okviru sprememb tega zakona pa smo uspeli vsaj v enem, za nas izjemno pomembnem delu. Naša sindikalna centrala je predlagala posebno točko na seji Ekonomskega socialnega sveta RS, na kateri smo opozorili, da nam dosedanja ureditev neupravičeno obdavčuje poklicne pokojnine, kar nam bistveno znižuje prejemke iz naslova poklicne pokojnine. Naj omenim, da zakon o dohodnini na-

vedenega področja sploh ni opredeljeval, zato je bilo potrebno navedeno ureditev zapisati na novo. Na omenjeni seji je bila imenovana posebna delovna skupina, ki se je sestala na finančnem ministrstvu. Na omenjenem sestanku nam je uspelo prepričati predstavnike omenjenega ministrstva, da je neenakost obdavčitve v primerjavi z obdavčitvijo starostnih pokojnin neutemeljena in da je potrebno poklicno in starostno pokojnino obravnavati davčno popolnoma enako. To nam je tudi uspelo in tako bodo poklicne pokojnine – do določenega zneska – podobno neobdavčene kot so starostne pokojnine (upošteva se enaka 13,5 odstotna osebna davčna olajšava).

Zdenko Lorber

PROMETNO TEHNIČNA KOMISIJA

Kratek pregled dela prometno tehnične komisije

Po dveh letih prepričevanj, pogajanj ter kilometrov pogovorov, nam je zopet uspelo, da lahko tovarne vlake vozimo z lokomotivami, katere imajo še vedno stari tip ASN 160, v režimu II.

Dejansko z spremembo Zakona o varnosti v železniškem prometu, katerega je moral potrditi parlament Republike Slovenije, lahko izberemo režim ASN, kateri ustreza dejanskemu zavornemu odstotku vagonskega vlaka. Tega pa strojevodja odčita iz obrazca »Poročilo o sestavi in zaviranju vlaka EV-10«. S spremembo Pri-

ročnika za strojevodjo 200.10, pa bodo tudi EMG in DMG vozile v režimu ASN, glede na zavorni odstotek in ne samo v režimu II.

Kaj s tem pridobimo? Najprej bolj ekonomično vožnjo, s tem velik prihranek energije, saj strojevodjem na vzponih ne bo potrebno zavirati zaradi posluževanja ASN. Ker ni popolnega zaviranja vlaka, bo prihajalo tudi do manj aktiviranj varnostne naprave in manj stresnega življenja strojevodij na delovnem mestu. Manj zaviranja, manj pospeševanje, skratka zmanjševanje že tako dolgih voznih časov vlaka. S tem pa je še vedno varnost popolnoma zagotovljena in je še vedno na prvem mestu.

Zaradi posodabljanja prog posledično prihaja do večjih težav ter daljšanja pri samih vožnjah vlakov. Trenutno je aktualna predvsem primorska proga - postaja Divača, kjer se zamenjave strojnega osebja ne morejo tekoče izvajati. Preusmerjajo se na postajo Kozina. Naše načelo je da, kjer

se redno izvajajo »strojne smene«, mora biti za osebje tudi prostorsko poskrbljeno, da lahko strojevodja na »toplem« počaka odrejeni vlak.

Vse bolj se soočamo tudi z dokazovanjem »ne napak« na samem terenu pri vožnji vlakov. Na primer, kako naj strojevodja, ki je sam na lokomotivi, dokaže, da je na premikalnem signalu svetila bela luč (premik dovoljen), ko pa ostali trdijo, da je svetila rdeča luč (premik prepovedan). Žal ima strojevodja to smolo, da nima priče ... Kako dokazati? Težko. Navadno se tukaj prijateljstvo žal konča.

Je pa res, da se strojevodji nalaga več dela, prisoten mora biti povsod, s tem pa se poveča tudi njegova odgovornost.

Problemi nastajajo, poskušamo jih čim prej in čim bolje reševati, kajti nereševanje lahko povzroči posledice, ki so lahko katastrofalne, tega pa si absolutno ne želimo.

Marko Janežič
Prometno tehnična komisija



OO DIVAČA

Z vlakom v službo in šolo z redno zamudo

Vsakodnevno negodovanje potnikov se nadaljuje, a žal ni človeka, ki bi jim lahko obljubil ali povedal, koliko časa bodo v službo in šolo zaradi železnic zamujali.

Vsi, ki vozimo in se vozimo na progi Ljubljana–Koper, se strinjamo, da je stanje proge zaskrbljujoče. Vsakokrat, ko merilno vozilo opravi meritve stanja proge, se pojavi kakšna nova zmanjšana hitrost zaradi slabega stanja. Temu se seveda ne smemo čuditi, saj na nekaterih odsekih remontov ni bilo že več kot 40 let. Tako je bil na primer zadnji remont na levem tiru med postajama Verd–Logatec narejen leta 1966, kar pomeni da je od takrat minilo že 47 let, od zadnjega remonta na desnem tiru med postajama Preserje–Borovnica pa je minilo že 45 let.

Na celotnem odseku Verd–Logatec je bilo že v lanskem letu ugotovljeno slabo stanje tako levega kot desnega tira, zato je bila zmanjšana hitrost iz 75 km/h na 50 km/h, kmalu nato so se pričela dela za delno obnovo in sicer menjava pragov in tirnic. Po enem letu dela še vedno niso zaključena, medtem pa se je ponovno opravilo meritve stanja proge, katere so pokazale dodatno poslabšanje. Ukrep je bil še dodatno zmanjšanje hitrosti, tokrat na desnem tiru na 30 km/h in na levem tiru 40 km/h. Velik problem pri takem zmanjšanju hitrosti je, da je v krivinah obremenitev na notranjo tirnico precej večja

kot je normalno, saj so krivine grajene z nagibom zaradi delovanja centrifugalne sile, ki pa je s tako velikim zmanjšanjem hitrosti precej manjša, kar se počeno čuti med samo vožnjo vlaka, saj kolesna dvojica zdrsne na spodnjo tirnico. Ker se na tej progi izvaja obojestranski promet, ne sme več biti obhodnikov proge, kateri so progo dnevno pregledovali. Sedaj se jo pregleduje 1x mesečno iz progovnega vozila.

Poleg teh znižanj hitrosti pa sta bili uvedeni tudi počasni vožnji na odseku Borovnica–Verd in sicer na levem tiru del odseka, na desnem tiru pa celotni odsek, hitrost je zmanjšana iz 75 km/h na 50 km/h. Zato so vsi vlaki, ki so vozili preko teh naštetih počasnih voženj prihajali na končno postajo z 10 do 20 minutno zamudo. Vse to pa je naknadno povzročalo zamude potniških vlakov, ki so čakali zvezo in tudi zamude vlakov, ki se takoj po prispetju na končno postajo vračajo, saj so obračalni časi lahko zelo kratki.

Pa pogledimo, kako se je voziti z vlakom iz Ljubljane proti Kopru.

Že med postajama Brezovica–Preserje na progi D-50 je počasna vožnja 50 km/h zaradi slabega stanja tira. Na postaji Borovnica na tiru 6 počasna vožnja 10 km/h zaradi slabega stanja tira. No, na srečo je to stranski tir in vlak tam zaide le poredko.

Med postajama Borovnica–Verd je hitrost voznoredna, je pa na sosednjem tiru

počasna vožnja 50 km/h zaradi slabega stanja tira. Na Verdu se začne turistična vožnja proti Logatcu s hitrostjo 40 km/h, pri pogledu skozi okno pa na cesti ob progi vidimo kolesarja, ki prehiteva vlak, ki vozi po sosednje tiru, saj je tam hitrost še bolj »turistična«, 30 km/h.

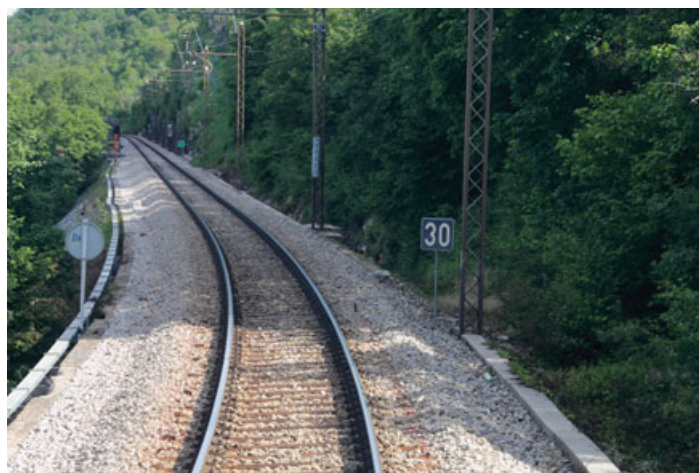
Do Divače ni več počasnih voženj, tam pa moramo pri vožnji čez provizorij zmanjšati na 30 km/h. Speljemo iz Divače in ravno pridobimo voznoredno hitrost, pa spet zmanjšujemo zaradi slabega stanja tira v dolžini 50 metrov na 50 km/h. No, nato še s 50 na uro preko postaje Hrpelje–Kozina, pa še počasna vožnja 30 km/h pred cepiščem Prešnica, na dolžini 150 metrov, nato pa do Kopra nič več. Če pa vozimo tovorni vlak, je običajno med Prešnico–cepiščem in Rižano poleti običajno zaradi požarne ogroženosti dovoljena vožnja z največjo hitrostjo 50 km/h, na postaji Koper – tovorna pa zaradi slabega stanja kretnic praktično čez celo postajo TPK počasna vožnja 20 km/h.

O vsem tem je obveščeno tudi poslovodstvo, član sveta delavcev pa je postavil vprašanje glede stanja infrastrukture, predvsem kar se tiče varnosti voženj vlakov, pa tudi o tem, koliko časa bodo omejitve še trajale.

V odgovoru, katerega smo prejeli piše, da opozarjajo lastnika JŽI, Ministrstvo



Logatec–Verd



Prešnica–Kozina

za infrastrukturo in prostor, in prosijo za dodatna sredstva za obnovo na odsekih, kjer je stanje proge najslabše (Borovnica-Verd levi in desni tir, Verd-Logatec levi in desni tir, Cepišče-Prešnica-Koper), da z uvedbo počasnih voženj zagotavljajo varnost prometa, s postavitvijo odjavnic pa nekoliko zmanjšajo zamude in povečajo prepustnost proge. Nič o tem, kaj je odgovor lastnika na opozorila in koliko časa bo tako stanje še trajalo.

Glede na to, da je v odgovoru navedeno, da bi morali v normalnih okoliščinah (normalno stanje infrastrukture) za primerno kondicijo infrastrukture letno obnoviti 50 km tirov, obnov pa je zadnjih letih bore malo, so pričakovanja lahko samo še dodatno zmanjševanje hitrosti zaradi dotrajanosti proge. Zaradi zamud se po-

daljšujejo časi voženj vlakov in uporabniki iščejo nadomestne, hitrejše in zanesljivejše prevoze. To se lahko začne dogajati tudi v tovornem prometu, saj se z morebitnim uvajanjem novih počasnih voženj zmanjša prepustnost proge, kar posledično pomeni manj voženj tovornih vlakov. Kaj lahko naredimo je večno vprašanje.

Ker je Luka Koper okno v Evropo in svet ter se po teh tirih prevažajo tovari srednji in vzhodni del Evrope (Avstrija, Češka, Poljska, Romunija, Madžarska) bi morali bolj energično nastopiti do lastnika, to je države, da je nevarnost, da se te povezave zaradi slabega stanja proge tudi prekinejo. Ne smemo pozabiti, da vsak dan na teh tirih prevažamo 6 do 8 vlakov naloženih z nevarnimi snovmi. Postavlja se vprašanje, kdo bo prevzel odgovornost v primeru iz-

rednega dogodka, zaradi slabega stanja proge. Niti pomisliti ne smemo na katastrofalne posledice za okolje in ljudi.

Vprašamo se, ali se res mora kaj zgoditi, da se odgovorni prebudijo in začnejo ukrepati, ali naša opozarjanja in prošnje, naj se za božjo voljo odgovorni zbudijo, vedno naletijo na gluha ušesa. Mačehovski odnos države do železnic in njene infrastrukture, je že dal ogromen pečat nezadovoljstva uporabnikom, prevoznikom in ne nazadnje zaposlenim, ki so pri tem nemočni.

V upanju na lepše čase in brez zamud.

Dobrivoj Subić
OO Divača

»TGV sindrom« – tres bien!¹⁾

Če ste morda mislili, da imamo čudne težave (največkrat zrasle v naših glavah) samo pri nas, ste se pošteno zmotili. Po celem svetu je tako. Tudi v nam preljubi Evropi, kjer naj bi stvari že same po sebi »špilale«, ker je to pač Evropa. Natančneje – v Franciji. Kaj se tam dogaja? Nič posebnega. Daljša se delovna doba. In kaj je to potegnilo za sabo? Logično posledico, da zaposleni v svojih podjetjih ostajajo dlje, ker pač ne izpolnjujejo pogojev za upokožitev, ne izkoristijo izpolnjenih pogojev za upokožitev, skratka, razlogov je toliko, kot je zaposlenih. In ker imajo v Franciji sistem napredovanja, kjer strojevodja napreduje po rangih vlakov in na koncu – če je sreča mila, seveda – napreduje v končni rang, to je vlak TGV, je podaljševanje delovne dobe rahlo zakompliciralo vso logiko, ki so jo poznali do sedaj. Ker ni odlivov, tudi ni prilivov. V liter gre liter in nič več. In če iz litra ne odtočiš, tudi dotakal ne boš. In tako že nekaj časa liter ostaja enak, z enako vsebino, ker nihče ne odtaka. Ker ni izpolnjenih pogojev za odtakanje, pa tudi zato, ker nekomu pač ustreza biti vsebina litra in tega ne želi prekiniti. Kot vidite, to ni tema, za katero nekateri mislijo, da je naš izum. Dejstvo je, da so to pač novi pogoji dela v novih razmerjih,



On se ne sekira

ki jih prinaša nov čas. Pojav tako imenovanih »specialistov« je globalna težava, s katero se sooča evropska strojevodska srenja in ne naša podalpska domislica. Je posledica daljšanja delovne dobe in ne zamisel sindikatov, da bi ustvarili višjo kasto znotraj sistema. »TGV sindrom«, kot sem ga uvodoma poimenoval, je prisoten v Franciji, je prisoten v Nemčiji, je prisoten

v Španiji, je prisoten vsepovsod in tudi pri nas, ker smo del Evrope. In je popolnoma v skladu z zakonom. Konec koncev – vlaku TGV je popolnoma vseeno, kdo drži krmilo. Pa drvi v visoko razviti Evropi ... **Au revoir!**²⁾

Robert Zakrajšek

¹⁾ Odlično!

²⁾ Adijo!

Resnica o železniški progi med Koprom in Divačo ... (... Sežano in Ljubljano)

Samo 13 let po rojstvu železnice v Angliji so se leta 1838, v takratni Avstro-Ogrski, začela prva gradbena dela na progi Dunaj-Trst na slovenskem ozemlju. Prvi vlak je v Celje pripeljal že leta 1846, v Ljubljano pa 16. septembra 1849. Vlake sta v Ljubljano vozili parni lokomotivi Ljubljana in Triglav. Takratne sposobnosti lokomotiv in železnice nazorno ilustrira podatek, da je bila lokomotiva Ljubljana na relaciji Gradec-Ljubljana sposobna vleči vlake težke 70 ton s hitrostjo 40 km/h. Dunaj in Trst sta bila z železniško progo dokončno povezana leta 1857.¹⁾

Tekom let sta se slovenski človek in železnica skozi vzpone in padce, vesele trenutke in tragedije, navadila drug na drugega, postala sta soodvisna. V osrčju Slovenije se križata dva pomembna evropska prometna koridorja in ogromno tovara se prepelje tudi po tirih. Življenjski ritem je zadnja leta prešel v najvišjo prestavo in dobrih 150 let stara kraljica kopenskega transporta mu mora, hočeš ali nočeš slediti. Pa je pri nas temu res tako?

»Peti vseevropski koridor ne bo tekkel tako, kot smo si želeli in kot je zapisano. Italijani so zdaj prišli z drugačnim konceptom. Veliko sredstev nameravajo vložiti v posodobitev in razširitev pristanišča v Tržiču (Monfalcone), za kar naj bi vložili milijardo evrov in postavitev drugega tira iz Tržiča do Cervignana, od tam pa gre neizkoriščena pontebeska proga. V Avstriji pospešeno gradijo predor Beljak-Gradec. Italija sicer ne bo javno govorila, da odstopa od petega koridorja, toda prizadevajo si za to, da bi peti koridor obšel Slovenijo. Če želi Slovenija ohraniti pozicijo s koprskim pristaniščem na evropskem trgu in razvijati to, kar je možno prodati evropskemu trgu logističnih storitev, potem ne preostane drugega kot samostojni drugi tir.«²⁾

Besede zgornjega odstavka niso plod domišljije preganjavičnega železničarja, v tem primeru strojevodje, temveč so citat odgovora logističnega in prometnega strokovnjaka, bivšega direktorja in nadzornika Luke Koper, g. Koreliča, na vprašanje novinarja o začetku gradnje drugega tira

iz Kopra. Z gospodom Koreličem se do neke mere lahko strinjamo, vendar je strah vzbujajoče dejstvo, da naši prometni strokovnjaki in politiki govorijo le o gradnji drugega tira iz Kopra do Divače, kako Bruselj drži roko nad hitro povezavo Trsta in Divače in nekaj malega o elektrifikaciji do Hodoša, vmes pa, kot da železnice ne bi bilo. O idiotizmihi tipa, kako spraviti železniško vozlišče pod zemljo na poplavno ogroženem področju Ljubljane, pa je tako škoda vsake besede.

Torej klišejska floskula vsakega prometnega ministra novoizvoljene vlade, da je treba nujno najprej zgraditi drugi tir iz Kopra do Divače ne drži popolnoma, saj je dvotirna proga od Divače do Ljubljane tehnično nesposobna »požirati« vlake z obstoječih prog iz Kopra in Sežane, tudi še potem, ko se na tem odseku počasi uvaja daljinsko vodenje prometa (teoretično štiri vlake na uro v eno smer, praktično pa le tri).

Na Balkanu, natančneje, v Sloveniji se v štiridesetih letih za hrbtenico kopenskega transporta ni naredilo praktično nič. Ozmimo se samo na leta, ko kot samostojna država pišemo zgodbo o uspehu in koliko je v tem času napredovala železniška infrastruktura. Medtem, ko je država veliko večino sredstev vlagala v pospešeno gradnjo (pre)dragega avtocestnega križa je razvoj železniške infrastrukture popolnoma zanemarila, saj ni sledila Nacionalnemu programu razvoja železniške infrastrukture sprejetemu leta 1995, ki je, med drugim, določal izgradnjo drugega tira med Divačo in Koprom do leta 2000. Kaj se je v tem času resnično dogajalo z našima koridorjema je najbolj razvidno na terenu.

Obnove prog, t.i. remont, so se vedno opravljali z zamudo, nekateri odseki proge remonta niso videli že več kot 40 (štirideset!!!) let³⁾, dela so se velikokrat opravljala zelo površno in varčevalno usmerjeno, varčevati ne glede na ceno pa se je vedno izkazalo za najdražjo varianto, brez vsake ustrezne vizije kaj bi z obstoječo infrastrukturo sploh radi. Dokaze lahko najdemo v naslednjih primerih:

- pri vseh, ne ravno številnih remontih, ki smo jim bili priča v tem času, se je zvečal radij samo dvema krivinama in s tem dvignila progovna hitrost za 30 %, pa še med tema dvema gre proga skozi stari predor, kjer morajo vlaki zmanjševati hitrost zaradi njegove neustreznosti. V nebo vpijoč je najnovejši primer obnove odseka med Košano in G. Ležem, ki je, milo rečeno, norost, katero normalen um ne more dojeti
- dotrajanost naših tirov na določenih odsekih je taka, da se neprestano uvajajo počasne vožnje, ki se jih odpravlja tako, da se jih ob uveljavitvi novega voznega reda spremeni v znižane progovne hitrosti in podaljša vozne čase vlakom, ki zaradi logistično nepovezanega vzdrževanja še dodatno zamujajo, ali pa predpisana hitrost že zdavnaj ni več primerna stanju proge
- medtem, ko nas Evropa prosi, da naj za vraga že nekaj storimo s svojimi progami, mi zavračamo ponujeno pomoč in suvereno veliko večino denarja vlagamo v avtoceste, licemersko tarnajoč čez tranzitni promet vedno večjega števila tovornjakov, pa si manemo roke zaradi denarja dobljenega od cestnin in prodane nafte
- zaradi podobnega razloga ne zaživi tudi javni potniški promet, ker prometna politika države državljanom enostavno sili v uporabo osebnih vozil, saj stanje potniških terminalov, povezanost posameznih vej javnega transporta in nudenje dodatnih uslug odvrča večino potencialnih uporabnikov. Dejstvo je, da število potnikov na železnici upada, ker skoraj ni več junaka, ki bi se upal odpraviti na »daljšo« odisejajo z vlakom. Daljšo v narekovajih zato, ker razdaljo dobrih 300 kilometrov, kolikor jih naštejemo med Mariborom in Koprom po tirih, v razvitih državah, kamor naj bi spadala tudi Slovenija, vlaki premagajo v dobrih dveh urah, pri nas pa v petih; vlak Pohorje ekspres je leta 1974 vozil od Ljubljane do Kopra 147 minut, danes za isto razdaljo po-

rabi tri minute več⁴⁾, kar samo potrjuje dejstvo, da se je v teh letih na progi od Ljubljane do Sežane in Kopra samo vzdrževalo ne pa tudi razvijalo

Da končni rezultat teh vseh narejenih in načrtovanih napak ne bo tak, da se bo ves tovor iz koprške luke obrnil proti pontebški progi, je potrebno ukrepati takoj. To pomeni, da se je vzporedno z gradnjo drugega tira iz Kopra proti Divači treba lotiti temeljite prenove obstoječe infrastrukture, kar za progo od Sežane do Ljubljane pomeni:

- v čim krajšem času povečati pretočnost proge s prepolovitvijo najdaljših prostorskih odsekov

- s smotrno obnovo spodnjega in zgornjega ustroja (večanje radijev krivin, gradnjo novih objektov, predorov, mostov, viaduktov, (ne pa krpati starih!!!) zvišati progovno hitrost vsaj za 20 do 30 odstotkov
- z moderniziranjem spremljajočih objektov (postajnih poslopij, peronov, gradnjo podhodov) in ponudbo poceni, zanesljive in hitre storitve spet približati železničarjem ljudem

To so samo najnujnejši ukrepi, ki lahko rešijo V. in X. koridor v deželi pod Alpami. Pred vrati so (vedno) še ene volitve in v predvolilnih obljubah (vedno) prednjači

gradnja cest (aktualna je tretja razvojna os). Če država zamudi še ta, zadnji vlak, bomo dolgi nosovi in brez dela ostali izvršilci, krivci pa si bodo sprenevedajoč se, skušali umiti roke, kot že nič kolikokrat. Vendar verjetno zadnjič, saj manevrskega prostora za nove grehe ne bo več. Slovenija, kot križišče dveh koridorjev, bo le še zgodovina.

Jure Krajnik

¹⁾ Brilej: 150 let železnice, Litija 1999

²⁾ Delo, sobotna priloga, 28. avgust 2010

³⁾ Evidenca opravljenih remontov Lj-Se, Di-Kp (odsek Logatec-Verd) do leta 2011. Vir SŽ

⁴⁾ Vozni red JŽ 1974/75, Vozni red SŽ 2010/11

Slovenski pokol z »dumpinško motorko«

Svet »biznisa« je krut svet, kjer ni pravil ali pa veljajo samo na vpljudnostnem papirju ob svečanih kozarčkih penine. Tako pač je. Taka je realnost, kjer drži rek, da pri denarju bog nima brata ali pa, kot pravijo naši ameriški »bratje« – money talks, bullshit walks! (prevod je menda vsakemu jasen). In pred krutim rezilom motorke, ki reže na »dumping«, smo se znašli tudi mi, se pravi Holding SŽ. Vsak dan po progi opazujemo vse več lokomotiv, ki imajo na sebi vse mogoče oznake, samo slovenskih ne. In vlečejo za seboj polne vlake tovara. Morda se celo vprašate, kako je to mogoče? Od kod so se vzele? Morda se, morda ne. Namreč, dejstvo je, da so tu in da nam predstavljajo konkurenco. In konkurenca ne prinese vedno samo boljše ponudbe, zvišanje kvalitete storitev in podobnih novodobnih cvetkov za naivno

občinstvo. Prinese krut zakulisni boj, kjer se posli prevzemajo od danes na jutri, kjer se varčuje na področjih, ki bi utegnili dolgoročno biti nevarna, kjer se gre v nižanje cen do onemoglosti, da bi s tem onemogočili konkurente, skratka, vsa igra poteka na terenu, kjer je prijazen nasmehek samo kulisa za pripravljen nož za hrbtom. In tako deluje današnji poslovni svet.

S tem smo soočeni tudi mi. Konkurenca do nas ni in tudi ne bo milostna. Posle nam prevzemajo s ceno, ki morda niti pri njih ne zdrži. In to z namenom. Kajti ceno v tem primeru oblikuješ kratkoročno. In ko nasprotnika izčrpaš, oz. ga odstraniš iz trga, ceno dvigneš na »normalno raven«, ki pa je višja od normalne ravni, ki bi veljala, če bi bilo na trgu več konkurence in ponudbe. Krog je zaključen in uporabniki storitev nat....., milo rečeno. In to povsem prostovoljno!

Kar morda še najbolj zmoti, je dejstvo, da se država – kot lastnik – obnaša zelo čudno. Dober lastnik bi se boril za svoje podjetje. Pri nas pa država gladko spregleda (podpira?!!) odkrit cenovni dumping. In ravno dumping je nekaj, proti čemer se Evropa tako zagrizeno bori. Vsaj na papirju. Človek dobi občutek, da je nacionalni prevoznik nekaj, česar se je potrebno sramovati. Poznate tisto staro slovensko popevko, v kateri je neka rima šla – »... so klicali me Johannes, kunštnu inu bol go-

sposku je...«. Smo morda v lastni državi, v kateri vsi politiki brez izjeme sami o sebi tako radi pojejo ode radosti, prišli do točke, ko je res dobro samo tuje? Res ne moremo brez gospodarja? Je taka naša realnost?

Se pa moramo pošteno vprašati, kaj smo sami storili, da se to ne bi dogajalo. Kje je naše mesto v poslovnem morju? Bomo velika riba ali bomo hrana? Smo svoje razmišljanje prestavili dvajset let naprej ali še vedno živimo v prepričanju, da bo nekega dne z neba padla božja mana in bomo rešeni? Trg je kompleksna zadeva in biti del njega pomeni biti aktiven, proderen in predvsem agresiven. Zavedanje, da smo mi tukaj zaradi posla in ne obratno je morda prvi korak v prebijanju barikade konkurenčnosti. In ta zavest mora prit v kri vsem nam, ne samo onim, ki skrbijo za posel. Oni so samo prva linija. Je pa ravno od njih odvisno največ. Slovenski pokol z »dumpinško motorko« je v polnem zamaahu in samo od nas je odvisno, ali bomo žrtve ali pa jim bomo pokazali, da smo spoštovanja vredni nasprotnik in morda zaveznik. Da, nasprotnik in morda zaveznik. Kajti v poslovnem svetu prijateljev ni. So samo sovražniki. In morda zavezniki. Kam pa lahko zavezništva pripeljejo, nas uči zgodovina ...

Robert Zakrajšek



Danes tam jutri pri nas

OO NOVO MESTO

Strah pred modrimi kuvertami

Tudi mi se lahko učimo od naših politikov in se s pravnimi sredstvi postavimo proti kazenski politiki. Seveda si ne bomo s tem privarčevali nove jahte, lahko pa si družinsko kosilo ali položnico za električno. Zakaj tak uvod?

Zato, ker so izvršilne službe še posebej izpostavljene takšni ali drugačni obliki kazenskih odgovornosti. Poklic strojevodja je vedno veljal za nekaj posebnega, saj so vedno rekli, da si z eno nogo v zaporo z drugo pa v grobu, zato smo tudi tu zelo izpostavljeni. Vsakodnevno si lahko prislužimo modro pismo. Lahko rečemo, da je strojevodja pod stresom tako zaradi narave samega dela, kot tudi zaradi vedno večje represije kazenske politike. V zadnjem času je veliko primerov, ko posameznike preseneči poštar z pismom neljube vsebine. Pišejo nam iz ministrstva za infrastrukturo in prostor, inšpektorat Republike Slovenije za promet, energetiko in prostor. Prijazno nas obvestijo, da imamo po novem samo pet dni zakonske pravice izjasniti se, oziroma navesti svoje videnje kazenskega dogodka, ki smo ga storili omenjenega dne, navedenega v pismu. Če te pravice ne izrabimo, v nadaljevanju postopka ne moremo več koristiti zagovora v svojo obrambo.

Kazensko lahko odgovarjamo za več stvari: prekoračitev hitrosti, prerez kretnice, prevoz oznake mesto ustavitve, manjša iztirjenja. To so manjše stvari, ki se lahko zgodijo vsako izmeno pri tako odgovornem delu, da ne govorimo o večjih, ki nas

pripeljejo v zapor ali pa nas tudi finančno pokopljejo. Vzemimo na primer prerez kretnice. Ko je lokomotiva na čelu vlaka, si po pravilniku odgovoren za lego kretnic in te bodo vedno poskušali oglobiti. Čeprav se nisi samovoljno premaknil in si dovoljenje dobil od ostalih izvršilnih služb, v večini primerov odgovarja le strojevodja. Najlaže mu je dokazati krivdo, ker je sam. Ostali imajo

vedno priče, ki so v večini primerov vaši prijatelji, vsaj dokler vse »štima«.

S tem prispevkom bi želel sporočiti, naj se vsak posameznik zaveda lahko da izkoristi vsa pravna sredstva. Marsikdo je tiho in je pripravljen plačati, kar bo prišlo, samo da ima mir. In imejte radi same sebe, poskušajte delo opraviti čim bolj v skladu s predpisi, čeprav vas bodo vaši domnevni prijatelji gledali postrani. Zavedajte se, da boste ostali prijatelji le, če bo delo opravljeno brez izrednih dogodkov. V nasprotnem bodo kaj hitro pozabili na vas.

Obrnite se na svoje sindikalne zaupnike. Sindikat strojevodj ima v svojih vrstah



Je res bolje imeti vrabca v roki kot goloba na strehi?

ljudi, ki vam bodo pomagali. Vedno se najde pravno sredstvo, lahko se dokaže, da se je omenjeni dogodek zgodil z objektivnimi vzroki. Saj smo ljudje in vsak lahko naredi napako. Včasih je olajševalna okoliščina, če na papirju priznaš svojo krivdo, mogoče s tem prihraniš za položnico elektrike, kot smo omenili v začetku. Torej nimate kaj zgubiti.

Dragi kolegi, imejte se radi, pomagajte si sami in Bog vam bo pomagal.

Franci Ivnik
Predsednik OO Novo Mesto

OO MARIBOR

Dizel, elektro, dizel, elektro ...

Kar težko je pisati o vseh problemih, saj jih je na območju Mariborskega okoliša kar precej, še posebej, ker pokrivamo dizel in elektro vleko in se problemi zaradi specifičnosti dela razlikujejo

v tem, v katerem turnusu opravljate svoje delo.

Torej, turnus je razpored vašega dela skozi celi mesec, čeprav je naše delo že po specifičnosti neenakomerno in nikoli ne več,

kaj te čaka ko prideš v službo. Ker pa pokrivamo vleko vlakov v obeh sferah, se je zaradi novih predpisov, ki govorijo o poteku uporabnega izpita za serijo lokomotive po treh letih v primeru neopravljanja služ-

be na določeni seriji, delodajalec odločil, da strojevodje, ki imajo izpit za dizel in elektro lokomotive opravljajo službo v obeh turnusih oz. krožijo kar je tudi razumljivo. Tu pa se pojavi problem, saj vsi strojevodje nimajo izpitov za vse serije lokomotiv, ki vozijo na našem območju, oz. tudi tisti posamezniki, ki izrazijo željo po več izpitih prej to željo izgubijo, kot pa jim je to omogočeno. Zato pa prihaja do situacij, ko strojevodja, ki opravlja delo v D-turnusu in ima izpit za elektro lokomotivo, vozi vlak na E-vleki mimo svojega turnusa, » čisti dizlaš » pa ostane v domicilu ali pa gre domov in to za isto plačilo in zaradi tega prihaja do negotovanja med sodelavci in včasih tudi do glasnejšega pogovora z strojnimi mojstrom, pa tudi do razmišljanja, da je znanje na železnici kaznovano, ne pa nagrajeno kot bi moralo biti. Tudi sedaj,

ko so t.i. »vikend zapore« proge do Hodoša, se ne dela bolj intenzivno na izobraževanju za serije, oz. tudi strojevodje, ki imajo teoretični izpit za posamezno serijo se praktično usposabljaajo samo kakšno službo čez vikend. Na začetku mandata smo dali pobudo, da se pospešeno opravi šolanje strojevodij za serijo DMV 813, ker, o Bog, tudi na E-vleki imajo vsi strojevodje izpit za EMG 312, pa se ni bogvedi kaj premaknilo. Sicer se sprašujem če je dajanje takih pobud sploh delo sindikata, to bi moral biti interes delodajalca že zaradi lažjega dela z strojnimi osebjem, da ne omenjam lažjega koriščenja dopustov ipd.. Sicer pa je zmeraj tako, da se prvi popraska tisti, ki ga srbi, drugega pa nič ne briga.

Vsi delamo za plačilo in naša osnovna dejavnost je vleka vlakov in več ko vle-

čemo, no ja, večje bi moralo biti plačilo. Zaradi tega in zaradi enakomerne porazdelitve obremenitve pri delu je pomembno, da strojevodja opravi izpite za vse serije, ki vozijo na njegovem območju, saj le tako ne bo več prihajalo do nesoglasij med sodelavci ali slabega občutka, da nekoga vlečeš za sabo.

Sicer je bilo to včasih že lepo rešeno z dodatki za »samično« zasedbo, kilometri-no..., vendar mislim, da je sedaj utopično razmišljati o tem ali pač, saj je bil to neke vrste stimulacija in nagrada, če si bil bolj univerzalen.

Evgenij Steinbacher
OO Maribor



OO CELJE

Varčevalni ukrepi na koži potnika na progi Celje–Imeno in Celje–Rogatec

Varčevalni ukrepi na področju potniškega prometa puščajo žalostne posledice za potnika na omenjenih relacijah. Z uvedbo subvencionirane vozovnice za dijake in študente se je potniški promet odločil ukiniti vlak na relaciji Stranje–Imeno, ki je imel zvezo z vlakom z odhodom iz Celja ob 19.29 uri in s tem naredil veliko neumnost, saj so ostali popoldanski učenci in študentje brez možnosti uporabe vozovnice, saj zadnji popoldanski vlak z odhodom iz Celja odpelje ob 16:41 uri. Med potniki je ta poteza povzročila ogromno pisnih pritožb, pritožile so se lokalne skupnosti, vendar odziva ni bilo nobenega. Rezultat je vsakodnevna izguba 30–40 potnikov na tej relaciji, oziroma tudi nekaj potnikov iz smeri Ljubljane in Maribora. Privarčevali pa smo – strojevodja in sprevodnik po eno uro službe in 30 litrov goriva. Bi se smejal ali jokal? Žalostno je, da ukinjamo vlake s

potniki in obenem na tej relaciji vozimo prazen vlak v obe smeri.

Še druga velika neumnost je bila ukinitve čiščenja DMG 813, ki končajo vožnjo na postaji Rogatec in drugi dan začnejo vožnjo v smeri proti Celju. Prevladujoča struktura potnikov so srednješolci in študentje, zato ni potrebno posebej razlagati v kakšnem higieničnem stanju so naslednji dan DMG. Res je, da se dosti potnikov drugi dan vrne na garnituro, kakršno so pustili. Mislim, da še nismo v projektu »počisti sam za sabo«, saj čiščenje ni vključeno v ceno vozovnice. DMG stojijo neočiščene cel vikend in včasih je potrebno v ponedeljek zaklepati oddelke zaradi pokvarjenih petkovih malic in rezultat tega je, da potniki stojijo pred zaklenjenim oddelkom. Bolje to, kot ...

O težavah je bilo obveščeno celotno vodstvo potniškega prometa in službe za vleko, vendar odziva na vsa poročila ni

bilo. Direktorju potniškega prometa se še ni dalo odgovoriti. Vso nejevoljo doživljajo strojevodje in sprevodniki, tako da je že kar mučno iti v službo, saj je težko dojeti, da je to možno v teh časih. Pred tem ukrepom je vse DMG, prostore strojnega osebja, infrastrukture in vlakospremnega osebja počistila ena snažilka v času osem ur.

Še več težav pa je povzročalo vzdrževanje DMG 813. Garniture dosegajo

tehnično povprečno starost 38,7 let in bi si zaslužile spoštljivo vzdrževanje, a to brez denarja ne gre. Pomanjkanje rezervnih delov je v prevoznem parku puščalo zelo težke razmere za izvajanje voznega reda. Strojevodje, nadzorniki lokomotiv in vzdrževalci so že delali čudeže, da je sistem nekako deloval, a brez zamud le ni šlo, saj so DMG že skoraj po pravilu vozile z enim motorjem

in si samo čakal, kdaj boš ostal nekje na progi.

Z zadevo smo seznanili vodstvo VIT-a in počasi se zadeve urejajo. Želimo si, da bi šle zadeve hitreje na bolje. Nam ni vseeno za potnike, saj nam dajejo kruh. A žal se tega zavedamo samo mi, ki smo samo izvajalci. Kaj pa lastniki?

Zlatko Lojen
Predsednik OO Celje

OO LJUBLJANA

Kjer je volja je tudi pot

Včasih razmišljam, kateri letni čas je moj najljubši ... do sedaj se še nisem odločil, ker mi ne uspe. A naj bo jesen, letni čas, ko se narava odene v pastelne barve, ko prekipeva od rjave, ko se začenjajo kazati sadovi predhodnih mesecev. Tako se je zgodilo tudi to, da je prišlo v SV Ljubljana do združitve dveh turnusov, med drugim tudi z namenom, da se bolj enakomerno porazdeli delo, da se poveča zaposlitev v turnusu, predvsem pa da se ohranja usposobljenost strojnega osebja za vožnjo vseh lokomotiv in motornikov, ki so bili v enem izmed turnusov zapostavljeni. To je nujno, ker tako ohranjamo »formo« strojnemu osebju, ki je tako sposobno zamenjave službe tudi takrat, ko to nadzornik lokomotiv zahteva ali pa nastane potreba. Sicer pa se nadaljnje združevanje in spreminjanje turnusov ne predvideva vsaj do novega usklajevanja in uveljavitve novih v mesecu decembru.

In kaj se še dogaja v OO Ljubljana? Mogoče se vsega ne vidi, a težave se poizkušajo reševati. Tako smo spet pridobili kartice za parkiranje v Ljubljani, pristopilo se bo k prenavljanju prostorov strojnega osebja v Ljubljani, ostajajo karte za plavanje, imeli smo izlet v Opatijo, kolesarjenje v Beli Krajini, izlet v hribe, pripravlja se Martinovanje v novembru ... Predvsem pa se poizkuša narediti naše delo prijaznejše in tako, da radi hodimo v službo.

Mogoče pa mi je vseeno vseč bela, ker je v njej skrita mavrica barv in kjer so vse poti odprte.

Boštjan Grlica
Predsednik OO Ljubljana



OO JESENICE

Majhnost je lahko prednost

Jesenice smo najmanjši OO v SSSLO. To je prednost, ker smo lahko bolj enotni, vsekakor pa to ni pravilo. Tudi mi smo bili razdeljeni na dva pola, kot je pokazal rezultat volitev za predsednika leta 2005. Oba kandidata sta dobila enako število glasov. Odločil je žreb.

Danes smo na Jesenicah veliko bolj enotni. Zasluge za to ima bivši predsednik Vidic Sebastijan. Sindikalno ekipo je sestavil iz mladih in starih, levih in desnih in še kaj. Trdil se bom nadaljeval njegovo delo v zastavljeni smeri. V vodstvu OO se je zamenjal le en član, pa še ta zaradi prestopa k RCA. Upam, da bodo ta članek brali tudi slovenski politiki. Smo lep primer kako razbiti polarizacijo. Vljudno jih vabim pod Alpe, da jih kaj naučimo.

Naša majhnost pa prinaša tudi probleme, katerih drugod nimate. Vsaka nova ideja je sprejeta z velikim dvomom. Vedno se pojavi reklo »bodimo raje tih, če ne nas bojo ukinili«. Tak način razmišljanja

nas je v preteklosti privedel do kršenja zakona o delovnih razmerjih in kolektivne pogodbe. Problem je nastal zaradi nadur, naredili smo jih preveč. Nadur nam niso hoteli plačati, da ne bi slučajno v Ljubljani izvedeli. Problem sta rešila Zlatko Ratej in Silvo Berdajs na posebnem sestanku.

Smo pa na Jesenicah tudi posebneži v družabnem življenju. Štajerci pravijo, da s prometniki ne morejo igrati niti nogometa. Pri nas imamo s prometniki skupne piknike, izlete in rekreacijo. Letos so bili na piknik prvič povabljeni tudi kolegi iz RCA. Piknik je kot običajno potekal v prijateljskem vzdušju, izmenjavi idej ter seveda ob dobri hrani in pijači. Pri izmenjavi informacij je bilo čutiti razočaranje kolegov iz RCA nad SSSLO. S prestopom k novemu delodajalcu so zapadli v »Status Quo« kateri se še do sedaj ni razrešil. Mislim, da brez spremembe statuta to tudi ni možno. Moja želja je, da smo vsi slovenski strojevodje

v enem sindikatu. V primeru stavke je to lahko zelo pomembno.

Kadar ljubljanski strojevodja opisuje razliko med gorenjsko progo in primorsko progo, govori iz ene skrajnosti v drugo. Zakaj je pri nas organizacija prometa tako dobra? Seveda je glavni razlog za to odlično delo progovnih prometnikov in prometnikov na Jesenicah. Kakšen nasvet dobijo tudi na piknikih. Ves ta njihov trud je zaman, če ima strojevodja te in one težave, potrebe in pravice. Tu pa nastopijo nadzorniki lokomotiv, ki so pomemben člen pri organizaciji prometa. Ukinitve nadzornika lokomotiv na enotirni progi in še na mejni postaji bi bila zelo tvegana poteza (ne menjaj konja, ki dobro vleče).

*Vsem slovenskim strojevodjem
želim srečno vožnjo.*

Repinc Anton
Predsednik OO Jesenice



OO ZIDANI MOST

O Območnem odboru Zidani Most

Območni odbor Zidani Most, s sedežem v »kurilnici Zidani Most« na Obrežju 3a, je eden od osmih OO SSSLO. Trenutno šteje 127 članov, večina jih je zaposlenih na SŽ VIT in opravljajo poklice strojevodje, pom. strojevodje in nadzornika vleke v enotah Zidani Most in Ljubljana, 14 članov pa je zaposlenih v ostalih hčerinskih podjetjih na SŽ. Povprečna starost članov je 42,7 let, najstarejši član šteje 55, najmlajši pa 25 let.

V Skupščini SSSLO imamo poleg predsednika še tri predstavnike. Poleg štirih ožjih članov (predsednik Stanko Lazar, tajnik Boštjan Slakonja, blagajnik Simon Urh in predsednik komisije za upravljanja s poč. kapacitetami Stanislav Režen) imamo še razširjeno sestavo, v kateri so predstavniki komisij in odborov v sklopu OO. V smislu povezovanja med generacijami smo v vsak odbor in komisijo vključili člane starejše in mlajše generacije. OO Zidani Most ima v upravljanju počitniško hišico G-125 v Podčetrtku.

V okviru Enote vleke si naši člani delijo delo v dveh elektro turnusih (Zidani Most 312 in Dobova 541), v dizel turnusu, ki pokriva odsekovne vlake in premik na postajah od Trbovelj do Dobove ter turnusu pomočnikov, ki opravljajo svoja dela na ser. 311. Smo ena redkih enot, v kateri smo se že pred leti uspeli dogovoriti za kroženje osebja v rezervi. Z enomesečnim pokrivanjem rezerve prida vsak zaposlen velik doprinos k kvalitetnejšemu in bolj življenjskemu delu naših mlajših kolegov.

Cilj delovanja OO je jasen: kvalitetno in transparentno delovanje, skrb za vse člane, povrnitev in ohranitev statusa strojevodje ter aktivno sodelovanje na vseh področjih sindikalnega delovanja, tako s sindikati kot tudi z delodajalci. Vse to dokazujemo, tako na lokalnih nivojih, kot tudi širše (zelo uspešna organizacija 23. Srečanja članov SSSLO v Rimskih Toplicah, aktivno sodelovanje v komisijah in odborih na področju SSSLO, ...).

Kot v vsakem OO imamo tudi pri nas kar nekaj težav. Kot Demoklejev meč nad nami visi stalna težnja vodstva po ukini-

tvi delovnega mesta nadzornika vleke v Dobovi. Dobova je mejna postaja, katere proces dela ni odvisen samo od nas in SŽ, zato je težko delati po ustaljenih vzorcih. Zaradi nepredvidljivega tovarnega prometa s strani HŽ in ostalih južnejših železnic in zaradi mejnih postopkov, ki jih izvajata policija in carinska uprava, je prav vsak dan nekaj posebnega, nadzornik vleke pa je tista oseba, ki je posrednik med nami in ostalimi akterji, zato ga zares potrebujemo.

Težava z delovnimi mesti se je pojavila že ob reorganizaciji, ko je prišlo zaradi zmanjšanja števila zaposlenih do preobremenjenosti na del. mestih razporednega delavca in nadzornikov vleke, saj so le-ti prevzeli dela in naloge delavcev, katerih delovna mesta so ukinili. Z velikim angažiranjem predsednika OO in vodstva SSSLO smo uspeli nazaj pridobiti referentko, ki je prevzela višek dela, hkrati pa je poleg razporednega delavca postala vezni člen med nami in delodajalcem, ki je tam daleč v Ljubljani.

Za počitniško hišico G-125 v Podčetrtku zglejmo skrbimo. Kljub navezanosti nanjo pa ugotavljamo, da je že malo v letih, les je preperel, stroški vzdrževanja so vsako leto višji in krepko presegajo amortizacijske stroške, ki so predvideni za vzdrževa-

nje. Izrazili smo željo po novi, zidani hišici, upamo, da nam bo uspelo izkoristiti prvo priložnost, ki se nam bo ponudila.

Vse nas, ki nam je železnica zlezla pod kožo boli, ko gledamo kako na našem dvorišču propadajo prav vse stvari, ki so neke vrste tehnična dediščina in jih sedaj ne uporabljamo več. O okretnici, kovačiji, električni, mizarski delavnici, o odsluženi lokomotivi 642 bi lahko pisali romane, sedaj pa so vse skupaj le nevarni deli na naši službeni poti ali pa hiše duhov.

Še mnogo stvari je, ki nas težijo, pa bomo o njih govorili v kateri od naslednjih izdaj Budnika. Zavedamo se, da moramo težave, ki se pojavljajo reševati sproti in na samem mestu kjer se pojavljajo ter, da je je najpomembnejši doprinos k rešitvi prav na nas samih. Vsako tiščanje glave v pesek in čakanje, da bo nekdo drug nekaj storil, je le povečevanje problema in napihovanje balona, ki bo slej kot prej počil.

Ko gledam na naš kolektiv, na naše člane, me navda nek ponos in optimizem, navkljub neroznati situaciji, v kateri smo, saj vidim, da smo še vedno pripravljeni stopiti skupaj, pa naj si bo naš cilj spremeniti nekaj na bolje ali pa zgolj to, da se imamo lepo.

Boštjan Slakonja



REŠITEV PROBLEMA PREVOZA KOLES Z VLAKI NA BOHINJSKI PROGI

Predlog in uspešna realizacija zamisli, ki omogoča bistveno večjo kapaciteto prevozov koles na Bohinjski progi v poletni sezoni

Res je, da je na tej naši »mami železnici« še marsikaj hudo narobe, ali – milo rečeno – ne dovolj dodelano. Zagate in problemi sprožajo kopico negodovanj na strani uporabnikov ter grenkih in težavnih situacij nas zaposlenih. Toda ... če samo tarnamo in kritiziramo, ne da bi aktivno posegli v reševanje problemov, mar s tem kaj pripomoremo? Nemara je vse skupaj le še slabše, rezultatov pa nobenih!

Tokrat se bomo v »protiutež« kritiziranja in brezplodnemu negodovanju seznanili s problemom, ki se je intenzivno začel porajati že kar nekaj let nazaj. Težišče opisa bo namenjeno k reševanju in vsestransko uspešni realizaciji predloga in omilitvi, če ne celo rešitvi problema.

Novi trendi v aktivnem preživljanju prostega časa



V zadnjem desetletju je prišlo do precejšnje spremembe v načinu izrabe dopusta. Čedalje več ljudi želi proste ure preživeti v sproščenem gibanju in rekreaciji v naravi. Kolo pa je idealen rekreativno-potovalni pripomoček. Problem lahko nastane takrat, ko je to domiselno dvokolesno vozilce potrebno prepeljati na nekoliko daljši medregionalni relaciji do izhodiščne točke za kolesarjenje. Nena- zadnje bi lahko bili veseli, da vse več ljudi

za prevoz izbere prav vlak! Tu pa se že pojavi naslednje vprašanje, ki bolj kot v naš Budnik zagotovo sodi na upravo SŽ. Če pa želimo aktivno sodelovati pri izboljšavah delovnih procesov, je to vprašanje lahko namenjeno tudi nam. Torej – ali smo naredili dovolj, da te perspektivne potnike sprejmemo, jim ponudimo kakovostno storitev in jih tako pritegnemo, da bodo drugič še prišli ter s seboj morda pripeljali še svoje prijatelje in znance? V časih, ki so iz dneva v dan težji, se vse prevečkrat obnašamo samozadostno. Zavedati se moramo, da niso potniki zaradi nas, ampak mi zaradi njih, pa čeprav se včasih na vlak pripeljejo in želijo vkrcati kar ... – s kolesi!



Dejstvo, ki smo mu iz leta v leto bolj priča je, da se segment kolesarskih potnikov iz leta v leto povečuje! Ta tržna niša pa je tudi donosna. Ali si v teh časih res lahko privoščimo, da zaradi lastne neprilagodljivosti kolesarje puščamo na peronih, ker se zaradi »pomanjkanja prostora«, ki pa je v bistvu »pomanjkanje« naše prilagodljivosti in iznajdljivosti, ne morejo vkrcati na vlak in tako denar dobesedno puščamo ležati na peronu? Kako škodljiv je lahko tako brezbrizen odnos do uporabnikov naših storitev si lahko samo predstavljamo. Časi so resni. Kaj lahko se zgodi, da bo svojo boljšo storitev ponudil tudi kdo drug ... Se

bomo potem spet nemočno čudili in debelo gledali, kako to znajo narediti drugi?

Prav s problemom prevoza koles se intenzivno srečujemo predvsem na Bohinjski progi, čeprav se gotovo vse bolj pojavlja tudi na drugih relacijah. Z atraktivno traso in turističnimi kraji predstavlja naša proga v poletni sezoni eno najbolj obiskanih relacij! Mirno lahko zapišem, da je skoraj ni postaje, ki ne bi ponudila izhodišča za prijeten počitniški ali kolesarski izlet. Razveseljujoče je, da so vlaki iz leta v leto bolj polni.

56 koles na enega »Fiata«

Bržkone bi opis tega dogodka prej sodil na strani Guinnessove knjige rekordov, kot pa našega Budnika, a vseeno ga bom kot zanimivost priobčil v kar najbolj celostnem in verodostojnem situacijskem opisu.

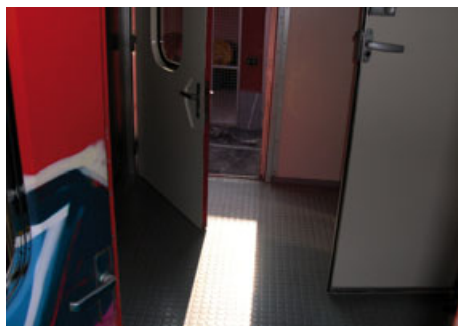
Zlepa ne bom pozabil sončne avgustovske nedelje v jubilejnem letu 2006, ko je Bohinjska proga praznovala stoletnico. Prav to poletje je namreč »padel« moj osebni rekord, ko nam je na eno samo DMG 813, ki takrat še niso bile prilagojene za sprejem večje količine koles, uspelo naložiti kar 56 biciklov. Ob tem seveda dopuščam možnost, da absolutni rekord, ki je presegel to število upravičeno pripada morda tudi kateremu izmed mojih novogoriških kolegov.



Danes se tega dne spominjam kot anekdote, takrat pa je bila situacija vse prej kot zabavna! Na jutranji vlak št. 4294, z odhodom iz N. Gorice ob 7.35, smo uspeli naložiti kar 56 koles in kolesarjev, ki so se poleg ostalih nedeljskih izletnikov vkrcali na vlak.

Problem tehnične in organizacijske narave

Za lažje razumevanje problema zavrtimo kolo zgodovine v 40-letno preteklost. Prav v letošnjem letu Fiat - DMV 813 - praznujejo 40. obletnico obratovanja na naših progah. Prve originalne Fiatove garniture so l. 1973 začele voziti najprej na Bohinjski progi. Njihovi prihod je pomenil konec potniške parne vleke, tovorni vlaki pa so s parnimi lokomotivami vozili še do l. 1976, ko so hlapone zamenjale »španke« oz. dizel električne lokomotive serije 644. Starejši strojevodje in tisti, ki še vozite serije pod 100, vemo, da so originalne italijanske garniture namesto bočnih prtljažnih vrat imele dvižno kovinsko roletno. Ob predelavi garnitur 813 v serijo 100 na začetku 90. let pa so »roloje« žal neposrečno zamenjali s širokimi masivnimi kovinskimi vrati, ki se odpirajo navznoter in tako še dodatno močno okrnijo že tako skromni prtljažni prostor. Če k vsemu dodamo še odpiranje kabinskih vrat v prostor (mimo grede - tudi ta so v originalni izvedbi bila drsna ...) od uporabnega volumna prtljažnika ostane bore malo, ali resnici na ljubo - praktično ničesar!



Po l. 2000 je v sezoni ali dveh na najbolj obremenjenih vlakih vozila »klasična« z Baat vagoni in enim tovarnim dvoosnim Hbis-om za kolesa. Prostora je bilo seveda dovolj, a vožnja z neudobno in časovno resnično preživelo »klasično« s »texas« vagoni, ki so bili sicer obnovljeni

in pobarvani v živahne barve »kanarčka« (DMV 713 in 813 iz 90. let), je stroškovno gotovo poglavje zase ... Saj veste - predimenzionirana lokomotiva 664, dvojna zasedba, prekratki peroni, kombinacije z drugimi garniturami, čiščenje itd... Kot že rečeno, pa se je s klasiko »pokrivalo« le dva s kolesi najbolj obremenjena vlaka.

Bistveno bolje je, da kolesa torej prepegljemo z obstoječimi DMG 813 in s tem ob občutno povečanemu učinku ne povzročamo dodatnih stroškov ter drugih sitnosti, ki so povezane s kompletno manipulacijo klasičnega vagonskega vlaka.

Načeloma velja, da je na garnituri DMV 813 v prtljažnem prostoru zagotovljen prostor za prevoz 6 koles. Ob predelavah so na vsako stran predelne stene sicer vgradili po 3 stenska obešala za kolesa.



Toda v praksi niso kaj prida uporabna, saj ne pripomorejo k boljši izkoriščenosti prostora. Za povrh vsega pa so za obešanje koles še neprikladna. Če je kabina »A« s prtljažnikom na sklepu v smeri vožnje, lahko poleg 6 na kavlje obešenih koles vanj morda strpamo še 2 - 3 dodatna kolesa, a je to za dejanske potrebe na naši progi dobesedno »kaplja v morje«.

Dogodek, ki je »sodu izbil dno«

Pa se povrnimo k dogodku izpred 7 let, ki je na nek način sodu izbil dno. Že ko sem s potnega prehoda proti postaji dostavljal garnituro na 1. peron, je bilo na njem »vse črno« koles, kolesarji pa so še kar prihajali...

»Le kam bo vse to šlo?« sem se spraševal. Situacijo je sprva nemo in zaprepasčeno spremljala tudi mlada sprevednica Alenka, ki pa je kmalu za tem odigrala odlično organizacijsko vlogo in brez nepotrebne »bemtenja« gladko prekašala marsikatero moškega kolega. Skupaj

sva »postrojila« kolesarje v dve glavni skupini. Najprej so se vkrcali tisti za Bled, nato pa še za Boh. Bistrice, saj so vlak tudi prvi zapustili. K sreči je bila kabina »A« in skromen prtljažni prostor na »sklepu« vlaka, tako da ni bilo potrebno puščati sicer obveznega prostega prehoda med kabinskimi in oddelčnimi vrati. Zadnji potniški oddelček smo v celoti napolnili le s kolesi. Pri nakladanju sta po svojih močeh pomagala tudi prometnik in preglednik. Gneča je bila res velika. Na peronu so ostala še tri, morda štiri kolesa in njihovi žalostni lastniki, ki bi sicer ostali v Novi Gorici. V skromnem upanju, da se »Fič« le ne bo kaj »puntal« na naporni poti proti Alpam in bi se bilo potrebno dokopati do varovalke in relejev v kab. A., smo kolesa nekako stlačili še v sklepno kabino. Le nekaj minutna izhodna zamuda, je bila glede na količino »bajkov« vsekakor zanemarljiva!

Vse lepo in prav, dokler se resnični dogodek bere in doživlja na nivoju anekdote, toda... Kolesa so bila dobesedno vsepovsod. V takih primerih pa skoraj nujno prihaja tudi do poškodb sedežev in notranje opreme potniških oddelkov (zamazanje, strganine, odrgnine ...).



Problem je postajal iz leta v leto bolj pereč! Ljudje so bili upravičeno nezadovoljni, mi pa tudi! Situacije so bile od junija pa do poznega septembra iz dneva v dan bolj neprijetne. Večkrat smo bili prisiljeni v nevarne kompromise. Problem pa so kritično obdelali tudi Dnevnikovi novinarji, a tokrat - povsem upravičeno!

Risba in opis z utemeljitvijo

Rešitev, ki bi omilila problem, je bila preprosta – odstraniti nekaj sedežnih klopi in tako narediti dodaten prostor!

Pripravi sem nazorno skico, jo za boljše ponazoritev opremil z nekaj dodatnimi fotografijami, opisal poseg oz. rešitev in jo predstavil inštruktorjem strojevodij, tedanjemu vodstvu DE NG ter vodji delavnice v NG. Vodstvo je prisluhnilo in absolutno podprlo podani predlog, prav tako tudi lokalni predstavniki potniškega prometa (glej **Shemo 1**)!

S predstavniki vzdrževalcev smo se dogovorili, kako bi stvar izvedli in kje začasno deponirali odstranjene sedeže. Predlog je bil v vednost poslan tudi vodstvu tedanje »vleke« in potniškega prometa. Do uresničitve je moralo miniti sicer še eno ali dve naporni poletji, potem pa je stvar vendarle stekla. Takoj po zaključku pouka in začetku počitnic so prizadevni mehaniki CD Divača, delovišče Nova Gorica izgradili sedeže in v poletju 2008 sta bili za povečano kapaciteto prevoza koles pripravljeni dve garnituri 813.

Že prva priložnost pa je nesporno dokazala, da se ureditev dodatnega prostora v praksi odlično obnese.



Z relativno nizkimi stroški do odličnega učinka

Razen 7,5 delovnih ur, kolikor traja demontaža, deponiranje oz. ponovna montaža sedežnih klopi (strošek 116,85 €) ter enkratnega stroška za nabavo, ustrezno oblikovno obdelavo in vgradnjo 2 m² perforirane zaščitne pločevine (strošek 139,50 €), ki jo je potrebno preventivno namestiti na nezaščitene dele reber od delčnih radiatorjev, poseg praktično ne zahteva dodatnih stroškov (skupni strošek na garnituro: 256,35 €/DMG 813). Za boljše ponazoritev lahko zapišem, da že en sam maksimalni dnevni izkupiček prevoza povečanega števila koles v »top« sezoni (80 koles) lahko v celoti »pokrije« investicijo oz. strošek na posamezno DMV 813!

Z odstranitvijo 2,5 sedežne klopi oz. 10 sedišč smo pridobili zajeten prazen prostor v dolžini kar 5 m in širini skoraj 1,5 m! S tem »prostorskim razkošjem« smo prevozne kapacitete za kolesa povečali kar za 4–5 krat. Za toliko pa smo lahko povečali tudi prihodek! Od tega uspešnega posega dalje prevoz 30–40 koles z eno samo preurejeno garnituro DMV 813 ne predstavlja večjega problema. Pa tudi pozitiven odziv in priliv potnikov-kolesarjev je bistveno večji.



Čisto »brez žrtev« seveda ne gre ... Postanki na vmesnih postajah se praktično podaljšajo za nekaj minut, saj je manipulacija s kolesi – razumljivo – precej zamudna. Nekateri lastniki so zelo operabilni, medtem ko marsikomu še vedno ni jasno,

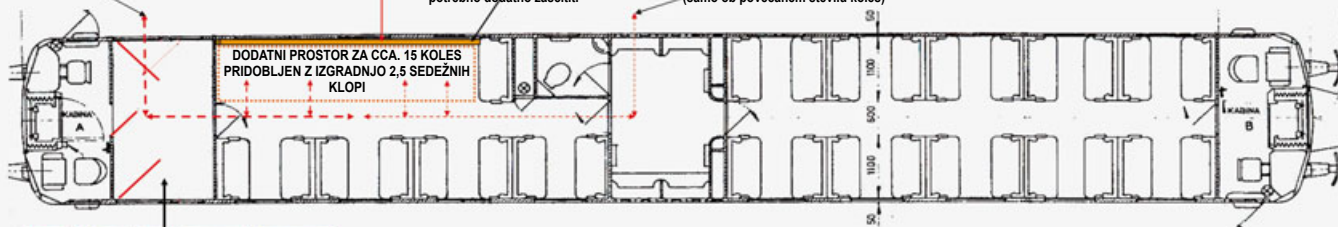
Shema 1

Sedežne klopi, ki bi jih bilo treba izgraditi



Grelec oddelka, ki bi ga bilo potrebno dodatno zaščititi

Dodatna smer skozi glavna vrata (samo ob povečanem številu koles)



Vratna krila, ki močno okrnijo efektivni prostor potniškega

PREDLOG ZA POVEČANJE PROSTORA ZA PREVOZ KOLES V POLETNI SEZONI NA DIZEL MOTORNIH VLAKIH 813

Predlog pripravil:
Ervin Sorč
strojevodja
SV Divača; DE Nova Gorica
16. maj. 08

da mora za naložitev/razložitev kolesa poskrbeti sam! Kolesa lastniki naložijo skozi bočna vrata prtljažnika ter glavna vhodno/izhodna vrata na stopnišču, kot je to nazorno prikazano na risbi. Ob tem je potrebno povedati, da jim res zelo velikokrat pomagamo prav vsi, od sprevodnikov, prometnikov, kretnikov do nas strojevodij, v kolikor nam delo seveda dopušča. Da pa imata varnost in službene dolžnosti absolutno prednost pred ostalim, je seveda jasno!

Tudi dejanska kapaciteta sedišč na DMG serije 100 se s 156 mest zniža na 146. S posegom smo sedežne kapacitete torej okrnili le za skromnih 6,4 %, kar pa je zanemarljivo, saj sedeži tudi v polni sezoni skoraj nikoli niso 100 % zasedeni.

Osupljive številke in zanimiv finančni priliv

Čeprav se nova prostorska pridobitev na DMV 813 ni posebej oglaševala, se je med kolesarsko navdušenimi potniki po načelu »dober glas seže v deveto vas« kaj kmalu razvedelo, da je na vlake poslej brez zapletov mogoče naložiti tudi več kot le 6, ali 8 koles. Danes se namreč dogaja, da se skupina kolesarjev pojavi tudi na vlakih in ob urah, ko navala običajno ne pričakujemo. Če imamo čez celo sezono v obratovanju vse ustrezno urejene garniture 813, sprejem take skupine ne predstavlja nobenega problema.

Podatki, ki sem jih pridobil od prodajne službe Potniški promet d.o.o. kažejo, da je prevoz koles v nenehnem porastu (glej **Graf 1**). V teh kriznih časih je podatek o skoraj 25 % rasti tržnega deleža v tem segmentu naravnost sanjski! V letu 2012 je bilo smo na Bohinjski progi prodanih kar 4.737 vozovnic za kolesa, kar je skoraj 25% več, kot leto prej in še 108 % oz. kar dvakrat več kot l. 2008! Bi bili taki prodajni rezultati brez uresničitve podanega predloga možni? Kam pa bi naložili vsa ta kolesa? (glej **Tabelo 1**)

Toda pozor! Ne pozabimo, da je to celodnevna vozovnica, ki pa je ne smemo enačiti z številom prepeljanih koles! Da pojasnim. Če za primer vzamemo, da se kolesar vkrci na vlak, to v večini primerov pomeni, da se bo z isto vozovnico tudi vrnil v izhodiščno postajo. Torej je kolo na vlaku bilo zanesljivo vsaj dvakrat. Pa vzemimo pod drobnogled postajo

Graf 1: Trend naraščanja prevozov koles na Bohinjski progi

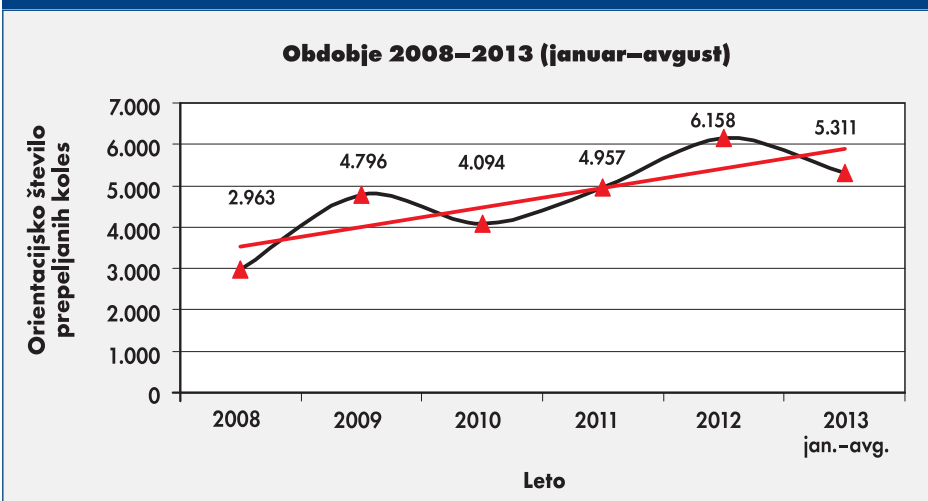


Tabela 1: Pregled prodaje vozovnic po posameznih postajah za prevoz koles na Bohinjski progi

Obdobje 2009–2013 (januar–avgust)

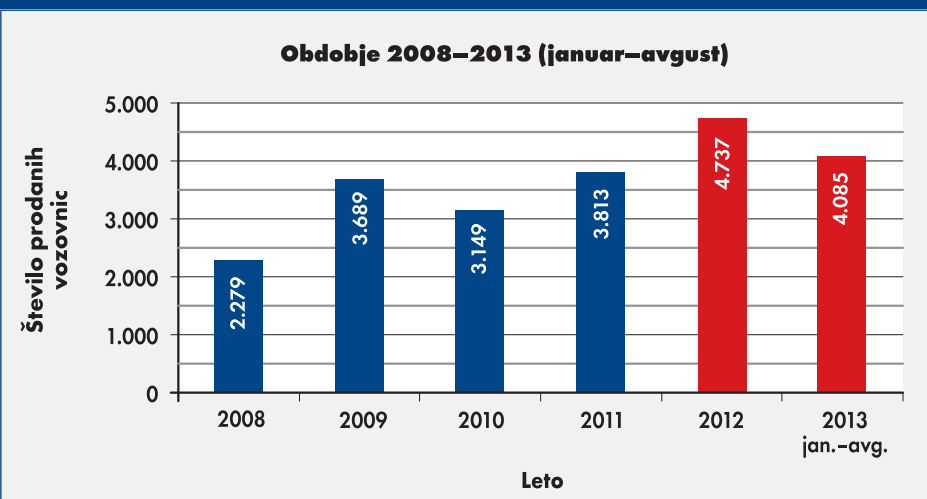
Leto	2008	2009	2010	2011	2012	2013 jan.-avg.
Število prodanih vozovnic za prevoz koles na Bohinjski progi po postajah						
Jesenice	99	109	154	136	161	133
Bled	53	372	377	459	446	373
Boh. Bistrica	379	403	377	507	641	690
Podbrdo	5	58	67	85	144	190
Grahovo	3	8	14	23	59	13
Most na Soči	561	592	455	630	842	770
Anhovo	5	32	20	24	42	28
Nova Gorica	1105	2.018	1.639	1.888	2.313	1837
Sežana	69	97	46	61	89	51
Skupno število prodanih vozovnic za prevoz koles na Bohinjski progi						
Vozovnice	2.279	3.689	3.149	3.813	4.737	4.085

N. Gorica, kjer je bilo l. 2012 prodanih kar 2.313 vozovnic. Nič ne pretiravamo, če predpostavljamo, da se je vsaj 30% kolesarjev v N. Gorico tudi vrnilo... Če se z letnimi podatki o prodaji torej samo malce »poigramo«, potem si sedaj že lahko predstavljate, koliko koles smo in jih še realno prepeljemo... Hja, če dodamo še tiste, ki se jim je zaradi gneče gotovo uspelo »prešvercati«, to število tudi letos zagotovo preseže krepko čez 6.000 realno prepeljanih koles! Pa še kakšen »biciklček« več... K temu moramo dodati še dejstvo, da je sezona kolesarjenja osredotočena večinoma le na 3 poletne mesece. Sedaj si torej lahko predstavljate s kolikšnimi količinami in obsegom dela imamo dejansko opravka! V primerjavi z letom 2008 (2.279 prodanih vozovnic)

je bilo lani prodanih kar za neverjetnih 2.458 vozovnic več! Le v letu 2010 je delež koles oz. prodaje iz neznanih razlogov nekoliko upadel in sicer je bilo prodanih »le« 3.149 vozovnic ... Ob koncu avgusta je tudi letos število prodanih vozovnic že preseгло 4.000. Pred nami sta še dva meseca, ki ob ugodnem vremenu še vedno omogočata kolesarjenje. Čeprav bo zaradi objektivnih razlogov najbrž težko potolči rekord prejšnjega leta, pa so rezultati vseeno zelo spodbudni (glej **Graf 2**).

Tudi finančni učinki so vse prej kot zanemarljivi... Ker gre za poslovne podatke, točnih izkupičkov ne želim navajati in ne podrobneje komentirati. Lahko pa verjamete, da vsekakor gre za čedne vsote. Nenazadnje je to razvidno iz priložene ta-

Graf 2: Prodane vozovnice za kolesa na Bohinjski progi



bele in grafa o prodanih vozovnicah. Nemalokrat se zgodi, da je na krajši razdalji vozovnica za prevoz kolesa donosnejša od vozne karte za osebo.

Upam, da je na podlagi posredovanih in grafično prikazanih podatkov sedaj vsakomur kristalno jasno, kako pomemben in donosen je v potniškem prometu prevoz koles in kolesarjev!!!

Je narejeno vse?

Žal še ne! S prvo točko res ne želim biti hudoben, a vsako krpanje je vendarle samo krpanje... Fiati so kljub častitljivemu delu, ki so ga in ga še opravljajo predvsem na Bohinjski, pa tudi drugih slovenskih progah, tehnološko vendarle že zelo, zelo zastarela vozila. Zato pa v razmislek:

1. Kot prvo je potrebno nabaviti nove, sodobne DMG in ob naročilu upoštevati specifično obsežnejših prevozov koles (ustrezno opremljen in dovolj velik prtljažni prostor, ali domiselna prostorska kombinacija v potniškem prostoru).

Kaj pa bi še bilo potrebno postoriti na DMV 813 (dokler ne dobimo novih garnitur ...J)?

2. Na Bohinjski progi je v poletnih mesecih za prevoz koles brezpogojno potrebno usposobiti vse obratujoče garniture 813!

3. Ob nadaljnjem trendu naraščanja potnikov-kolesarjev je potrebno predvideti odstranitev sedežnih klopi tudi v vzporedni vrsti (na drugi strani). To bi morda zadostovalo urediti na dveh ali treh garniturah, ki bi bile razporejene za vožnjo na »kolesarsko« najboljši obremenjenih vlakih (4208,4294 in 601) in

tako še dodatno povečati razpoložljiv prostor.

4. Potniški promet d.o.o. bi moral pristopiti k aktivnemu oglaševanju, da je na vlakih dovolj prostora za prevoz tudi večjega števila koles (seveda pod pogojem, da sta izpolnjena predloga iz 2. in 3. točke!)

5. Namesto izgrajenih sedežnih klopi bi z vgradnjo pomožnih sedišč – preklopnih sedežev, pritrjenih na bočno steno pod okna lahko nekoliko povečali sedežne kapacitete in sezonska izgradnja in ponovna vgradnja klopi tako morda ne bi bila več potrebna.

6. Priporočljivo bi bilo vgraditi pasove/jermene za dodatno varnostno pritrditev koles (po zgledu varnostnih pasov iz avtomobilov), kot imajo to izvedeno npr. v Avstriji, Nemčiji ali Švici.

7. Na vrata/stekla prtljažnega prostora bi bilo potrebno nalepiti vidne simbole za kolesa, saj kolesarji velikokrat ne vedo, kje se nahaja prtljažnik.

8. Problem prevoza koles z avtovlakom. Kljub relativno ustreznemu Baat vagonu, se pojavlja problem, da se v avtovlak za prevoz potnikov uvršča pulman, ta pa nima ustreznega prostora za kolesa. Kolesarji ostajajo na peronu tudi zaradi neprilagodljivega osebja, ki se predpisov neživiljenjsko drži kot pijanec plota.

9. Ob posodobitvi notranjosti DMG 813 (klimatizacija, novi sedeži) kot npr. 813-130, je nujno in brezpogojno potrebno upoštevati možnost izgradnje novih sedežev.

10. Dodatni prostor za kolesa bi z izgradnjo sedežev (ravno tako v poletni sezoni)

bilo potrebno zagotoviti tudi na EMV 312 in eventualno tudi na drugih vlakih/vozilih, kjer se pojavlja tovrstni problem.

Sodelovanje

Za zaključek članka pa bi rad pohvalil vse deležnike tega sicer preprostega projekta, tako na strani vleke, kot tudi predstavnike lastnika vozil Potniški promet d.o.o., ki so prisluhnili, podprli in pripomogli k realizaciji predloga. Ob tem se Potniškemu prometu d.o.o., SŽ-VIT N. Gorica in CD Divača z deloviščem v N. Gorici osebno zahvaljujem za zelo korekten odnos ter posredovanje relevantnih podatkov, ki sem jih za bolj nazorno predstavbo bralstvu tabelarično in grafično obdelal.

Na garniturah, kjer se je na našo pobudo ta minimalistična predelava že izvedla, so učinki prevoza koles, zadovoljstva potnikov in lažjega opravljanja dela osebja, s tem pa tudi varnosti, bistveno izboljšali! Prepričan sem, da je obojestransko spoštovanje in pošten partnerski odnos prva od stopnic k uspehom skupnega sodelovanja. Vsakdanje delo veliko strojevodjem omogoča najboljši vpogled v delovne procese, ki jih tisti, ki o stvarih odločajo, žal morda ne poznajo najbolje. Ti, ki smo doumeli verz iz Gregorčičeve pesmi Življenje ni praznik, ki pravi: »Ne le, kar velela mu stan, ampak kar more, to mož je storiti dolžan!« bi lahko storili še veliko!

Nič manjša pa ni tudi odgovornost in dolžnost na strani lastnikov voznih sredstev, da nam prisluhnejo in se zavedajo, da nismo ravno »od včeraj«. Naše znanje ter izkušnje lahko v mnogočem pripomorejo k boljšemu delovanju sistema SŽ. V razvitih in odgovornih podjetjih pametni vodilni namreč prisluhnejo predlogom operativnih delavcev. Jim bodo naši sledili? No, opisani primer je gotovo potrditev prave prakse. Tudi mi lahko z dobrimi, utemeljenimi, morda celo inovativnimi predlogi naše storitve še dodatno izboljšamo, poenostavimo in približamo uporabnikom. Ne smemo pozabiti, da gre vendarle za naš kruh, delovna mesta in končno za zadovoljstvo, ki ga ni mogoče poplačati z denarjem – za zavest, da je delo dobro opravljeno! Pa srečno – s kolesi, ali brez...!

Ervin Sorč, OO Nova Gorica
September 2013

PREDSTAVITEV ROMANA

Zgodba železnega kolesa – roman Marinka Jagodića Makija

Ljudje se ukvarjajo, ali pa se ukvarjamo, kakor vam je ljubše, z vsemi vrstami umetnosti. Nekateri pojejo, drugi rišejo, tretji spet zlagamo rime, četrti preprosto uživajo v umetnosti (tudi za to je potrebo imeti talent, da razumeš stvari), nekateri pa se opogumijo in napišejo knjigo. In taki so zares pogumni, kajti to ni majhen projekt. Vsak tak človek je vreden občudovanja, če pa je poleg tega še tvoj znanec, kolega, prijatelj, sodelavec ..., potem je vse skupaj še toliko bolj zanimivo. In ravno tak je Marinko Jagodić Maki. Še včeraj je drgnil sedeže lokomotiv, danes pa je v zasluženem pokoju nenadoma na plan udarila njegova druga plat – umetnost. Umetnost v vsej svoji veličini. Marinko je sicer pesnik že od nekdaj, vsaj sam sem ga spoznal v tej luči. Napisal je že cel kup pesmi. In to zelo dobrih. Zbral jih je za nekaj pesniških zbirk in jih tudi izdal v knjižni obliki. Njegove pesmi so razmišljujoče, razvedrilne, spodbudne ..., kratka, vsak najde nekaj zase. Razumljive so vsem, ne glede na jezik, v katerem so napisane. Marinko ustvarja v svojem materinem srbskem jeziku, veliko pesmi, in to zelo dobrih, pa je napisal tudi v slovenščini. Tako da je, lahko rečem, »multi jezikovni« ustvarjalec.



Ko muza umetnosti prevzame nadzor



Pred množico napetih ušes

Me je pa Marinko pred časom prese-netil, ko me je poklical in me prosil, da preberem in naredim korekcijo prevoda »neke zadeve«. Seveda je v meni vzbudil zanimanje in kmalu sem v roke dobil pravo pravcato knjigo. Bolje rečeno roman. Roman z naslovom »Zgodba železnega kolesa«, roman avtorja – Marinka Jagodića Makija. Roman mojega znanca, kolega, prijatelja, sodelavca ... Le kdo bi si mislil, da bom kdaj doživel kaj takega. Roman sem med korekcijo dobesedno »požiral«, saj te zgodba dejansko potegne v dogajanje, še posebej če si železničar. V njej Marinko združuje preteklost s sedanjostjo in obenem pogleduje v prihodnost. Roman je bil uradno predstavljen pred časom v ljubljanski knjižnici Bežigrad in ker sem pri tem dogodku aktivno sodeloval, naj vam v prispevku predstavim zgodbo Marka Tulića, mladega fanta iz vasi Podovi pri Sanskem Mostu, ki je želel postati strojevodja v Sloveniji.

V uvodnih poglavjih bralec izve veliko o življenju srbskih ljudi pod turško vladavino, spozna Marinkove daljne sorodnike, kako se na težak, a hkrati hudomušen način prebijajo skozi življenje, ki v tistih časih ni bilo ravno rožnato. Resnično zanimiv in nevsiljiv prikaz nekega dogajanja v nekem obdobju, ki je slovenskemu bralcu bolj kot ne neznano.

Zgodba se nato preseli v polpretekli čas, kjer spoznamo mladega Marka Tulića, alias. Marinka Jagodića, kako se iz rojstnega kraja Podovi pri Sanskem Mostu odpravlja v neznano. Vse mu je novo, marsikaj popolnoma tuje, spoznava nove kraje, nove ljudi, kratka, pride v Slovenijo, da bi postal strojevodja. Marko mora marsikaj pri sebi postaviti na pravo mesto, saj je bil v glavnem odvisen sam od sebe. Ni poznal jezika, navade in običaji so bili drugačni kot v domačem kraju... A Marko je zadeve kmalu obvladal in v romanu spremljamo takšne in drugačne dogodivščine iz časa šolanja in priprav na poklic strojevodje.

V naslednjem delu se zgodba zopet prestavi v novo dobo, saj Marka že spoznamo v vlogi strojevodje. Ko prebiram odlomke, prepoznam pod imeni knjižnih junakov ljudi, ki jih poznam tudi osebno. Opisi so zares realni, hudomušni, pa tudi strogi, če je to potrebno. Marinko nas tu pelje skozi delo strojevodje v času, ki ni bil ravno najbolj prijazen do našega poklica. Dogodki so takrat vodili v neizogibno – v veliko stavko! Ta je resnično opisana tako, da se bralec znajde sredi dogajanja, spozna ljudi, direktno vpletene v osrčje dogajanja, se znajde v masi strojevodij, ki so se zbrali v skupnem cilju, spozna njihovega »liderja« Slavka Vodnika (Slavko Kmetič),

ki je bil motor tega dogajanja. In vse skupaj poveže s svojimi spomini na tisti čas.

Zgodba ne gre niti mimo dogodkov, ki so se zgodili ob razpadu bivše skupne države. Marinko skozi Markovo zgodbo dogajanje tistega časa zares predstavi na nevsiljiv in politično popolnoma neobremenjen način. Gleda skozi svoje oči, obenem kot Slovenec in Srb. In njegov pogled je realna slika tistega časa, odsev stisk, ki so jih imeli pripadniki ostalih narodov v Sloveniji, saj so bili v veliki dilemi, kako in kaj. Verjamem, da bi mi razmišljali enako, če bi se nenadoma znašli v državi, ki je in ni naša. Marinko je v tem delu romana te občutke zelo dobro ujel.

Zgodba se zopet prestavi leta naprej, kjer se Marinko skozi oči Marka Tulića spoprime z občutki, ki jih strojevodja doživi ob izrednem dogodku. Ko romantiko že-

leznice nenadoma zamenja kruta realnost, ki strojevodjo zasleduje na vsakem koraku, pa če se tega zavedamo ali ne. Kdor je bil tam, razume!

In seveda je prišel tudi čas, ko je Marko Tulić svojo »železno kobilo«, kot jo rad imenuje, parkiral v »štucu pokojnine«. Vendar pa gre življenje dalje. Zgodbe pišejo novi in novi Marki, Janezi, Franci, Ivani ..., med njimi tudi Markov sin, na kar je Marko še posebej ponosen ... Tako, kot je oče Marinko ponosen na sina Bojana, ki je ravno tako strojevodja ...

Zgodba nas tako pelje v času daleč nazaj ter nas pripelje na vrata prihodnosti, ki se piše vsak dan sproti. Ne zgodovine. Prihodnosti, kajti v prihodnosti je upanje.....

Roman priporočam vsakemu, ki rad vzame v roke dobro knjigo, saj boste v njem prepoznali marsikatega sodelavca, mor-

da tudi sebe ter podoživeli marsikaj iz strojevodskega življenja. Naj omenim še, da je pri izidu romana pomagal tudi Sindikat strojevodij Slovenije s sponzorskimi sredstvi. Ravno tako pa so roman sponzorirale Slovenske železnice. Oba subjekta sta s tem pripomogla k uresničitvi projekta – prvega romana v našem kulturnem prostoru, ki govori o življenju in delu strojevodje. Na sami uradni predstavitvi romana v knjižnici Bežigrad v Ljubljani sva poleg Marinka sodelovala še Slavko Kmetič kot govornik in Robert Zakrajšek kot korektor prevoda in bralec odlomkov. In Marinku za konec – delo izvrstno opravljeno!

Za vsa morebitna vprašanja glede romana »Zgodba železnega kolesa« se lahko obrnete direktno na Marinka Jagodića Makija – gsm: 040 295 869.

Robert Zakrajšek

Fotografska razstava Aleša Jordana

V poletnem času je naš sodelavec Aleš Jordan v »galeriji na stopnišču«, ki se nahaja v prostorih uprave Centralnih delavnic v Ljubljani pripravil svojo razstavo fotografij s področja železnice, vlakov in vsega, kar je na kakršenkoli način povezano z našim delom. Razstava je obsegala kar lepo število skrbno izbranih motivov, na katerih

pa so vseeno prevladovale lokomotive v povezavi s pokrajino, kar je tudi Alešev najljubši motiv, saj je strojevodja. Velikokrat ga je namreč možno videti, ne glede na čas ali vreme, kako ob progi lovi pravo priložnost, pravo svetlobo, da bi vožnjo nekega vlaka s pravočasnim pritiskom na sprožilec fotografske kamere za vedno



Najlepša fotografija na razstavi po mnenju urednika



Aleš Jordan

ujel v pravilno izbran trenutek časa. In to mu glede na prikazano v galeriji tudi zelo dobro uspeva. Preprosto ima občutek za motiv, kompozicijo in čas.

Če ste slučajno spregledali ali zamudili razstavo, lahko njegove fotografije občudujete v vsaki številki naše revije, saj jih Aleš vedno nesebično prispeva, zato lahko mirno trdim, da je naša revija po fotografski plati na zelo visokem in kvalitetnem nivoju.

Robert Zakrajšek

MV »Istra«

Ko sem zadnjič letos imel čast peljati kopalnega za Pulj, je bil vse prej kot dan primeren za kopanje. V Kozini se je namreč ulilo kot iz škafe in verjel sem, čeprav je bila nedelja, da bova s sprevodnikom bolj osamljena »kopalca«, danes, proti Puli. Ampak ...

Kaj kmalu se je pod nadstreškom lično obnovljene postaje Hrpelje-Kozina stiskalo že za en ducat ljudi. Med njimi tudi gospod iz okolice Trsta: »Parlate italiano?« Nisem ravno ekspert v italijanščini, toda za nezahteven pogovor se še znajdem. Povedal mi je, da ga je žena danes pregovorila za izlet v Pulj, kar sploh ni narobe, ampak v tem vremenu – za katerega je naštel kar nekaj sočnih pridevnikov?! Sicer sem z njim sočustvoval, mene je pa bolj zanimalo, kako je izvedel za ta vlak. Kot sem si mislil, je bilo to bolj slučajno kot ne, namreč žena je doma iz Pirana in njena kolegica je prebrala v Primorskih novicah, da letos ponovno vozi motorni vlak v Pulj.

Italijani so sestavni del Istre, kar potrjujejo vsakodnevne migracije preko naše južne meje. Obiskujejo svoje domačije, sorodnike in prijatelje, zelo obožujejo lokalno kulinariko, predvsem pa hrvaško morje! Zagotovo so velik potencial potnikov, še posebej zato, ker je Hrpelje-Kozina, začetna postaja MV 1472 »ISTRA«, tik ob italijanski meji. Žal to Tržačani ne vedo, saj kot je povedal moj sogovornik, ni videl, niti slišal nič, kar bi obveščalo o vožnji vlaka.

Podobna zgodba je tudi na Hrvaškem. Lokalni časopis »Glas Istre«, pravi, da ga HŽ niti v voznem redu nimajo, kaj šele da bi zanj obstajal kakšen plakat. Se pa ta najde v mednarodnem voznem redu nemških železnic!

Ker je to vlak Slovenskih železnic, bi bilo pričakovati, da je vsaj pri nas obveščanje primerno urejeno. Žal, razen »linka« na internetni strani SŽ, nisem našel ničesar, s čimer bi privabili kakšnega potnika.

Motornik je že pred leti vozil v Pulj, konec koncev sem tudi sam, leta 2009, opravil usposabljanje za vožnjo 711/713 ravno zaradi sezonskih vlakov. Tisto leto pa je sprememba hrvaških zakonov terjala pridobitev homologacije za vsa vozila, ki vozijo pri njih. Čeprav je motornik 711 že od samega začetka, leta 1970, vozil po njihovih progah, iz tega zakona ni bil izzet. Zato sta bila napotena na Hrvaško dva motornika, vsak iz ene serije (711 in 713), katera sta homologacijo tudi uspešno prestala. Vseeno je tisto leto kopalni vlak za Pulj vozil v sestavi klasičnih vagonov in sicer tistih, ki so jih v Hrpelju Kozini odvzeli/dodali od sezonskega vlaka 1605/1604, ki v času počitnic vozi med Mariborom in Koprom. Verjetno tudi zato ni nihče posebej posvečal pozornosti dejstvu, da so Hrvati namesto homologacije cele serije, dali dovoljenje le za dotična motornika in sicer 711-003/004 in 713-120.

Hrvati so letos ponovno doživeli reorganizacijo in posebej boleč udarec za vleko je bila delitev na potniški in tovorni promet. In najbolj »štrafani« so bili ravno Istrijani, saj so po 137. letih ostali brez tovrnega prometa. Tako so 8. aprila letos, peljali čez mejo zadnji tovorni vlak, kateri je iz Istre odpeljal tudi edino preostalo lokomotivo.

Čeprav »ISTRA« sploh ni bil v voznem redu za 2012/2013, so čez zimo postajale vedno glasnejše govorice, da bo le – ta vseeno vozil, seveda z motornikom. Redosled dogodkov me je prepričal, da vlak res potrebuje dobrega zaveznika. Zato bi botrstvo nad letošnjo »ISTRO« zagotovo pripisal kolegu – strojevodji, Subič Dobrivoju, ki je uspel prepričati obe železniški upravi, da je motornik 711-003/004 dne 22.06.2013 resnično zapeljal v Pulo. Pa ne kot sindikalistu ali svetniku, ampak kot človeku z veliko mero entuziazma, železno voljo in vsaj eno rezervno baterijo za mobilni! Res da je ostalo kar nekaj odprtih vprašanj, vendar zdaj že lahko rečem, da je letošnjo sezono uspešno prestal. Bi pa skoraj ostali brez njega, saj se je po mesecu dni pojavil problem na enem od osnih pogonov. Zahvala gre strojevodji in divaškim kontrolnim, da so motornik takoj odstavili iz prometa in ga kar najhitreje odpeljali v Ljubljano. Da je v slogi moč, se je znova izkazalo v naslednjih dneh, ko so vsi vpleteni odlično opravili svoje delo in motornik se je že po enem tednu zopet



Čudovite istrske proge



Likovna signalizacija



Pula



V Kanfanarju

vrnil, z novimi podstavnimi vozički. Poleg tega je bil tudi lažji za kar nekaj grafitov. Za čas izpada ga je uspešno nadomestil 713-120, ki pa v potniških oddelkih žal nima klimatske naprave in vsi dobro vemo, kako na njem izgleda po sedmih urah žgočega sonca, kolikor čaka v Pulji na povratek.

Hrpelje Kozina; 1605 iz Maribora pripelje z nekaj minutno zamudo, kar je vsakodnevna praksa zaradi obupnega stanja proge med Verdom in Logatcem. Kljub vremenu je na peron izstopilo kar nekaj potnikov za Pulj, tako da je bil naš motornik več kot polovično zaseden. Cena karte je zares ugodna, iz Divače je povratna karta le 15,20 €. Druga zgodba je nakup karte za potnike, ki svoje potovanje začnejo na Kozini, in teh ni malo! Prenosni terminal sprevodnika omogoča nakup karte le do zadnje postaje v Sloveniji, to je Rakitovec (meja). Nato je potreben nakup karte za hrvaški del poti, katero HŽ sprevodnik izstavi na podlagi kupljene karte do meje, sicer zaračuna še »kazen«, saj je postaja Buzet zasedena s prometnikom in je nakup karte obvezen na postaji. Poleg tega ti HŽ sprevodnik lahko izda karto le za enosmerno potovanje. Tako se cena vozovnice za obe smeri poviša na dobrih 25 €, kar je že skoraj cena potovanja iz Ljubljane (28,20 €). Vsekakor problem, ki bi ga bilo potrebno rešiti.

Ker vozimo po infrastrukturi tuje železniške uprave, dobimo na mejni postaji (Buzet) pilota. Petkrat sem letos dobil priložnost, da peljem ta vlak v Pulj in tako imel priliko spoznati 10 njihovih strojevodij, kar predstavlja natanko vsega strojnega ose-

bja, ki še vozi po hrvaški Istri. Pred delitvijo na potniški in tovorni promet je Puljska sekcija štela 40 ljudi. Kar 20 so jih dodelili tovrstnemu prometu in s tem tudi preselili iz Pulje v Reko. Zato so ti, ki so ostali, še posebej naklonjeni vožnji našega vlaka, saj tudi njihov obstoj ni več samoumeven. HŽ – potniški promet je namreč ravno pred nabavo 15 novih avtobusov ...

Proga je čudovita! Ima tipične značilnosti gorske proge, z več kot 200 – kratno spremembo nagiba znaša največji nagib kar 29 promilov. Proga dovoljuje hitrosti do 90 km/h in je, za naše razmere, v zavidljivem stanju. Edini problem predstavljajo številni prehodi in tiste bolj nevarne, ki še niso zavarovani s zapornicami, so pred dvema letoma, zavarovali s počasno vožnjo čez le – te. V vsakodnevni rabi je še mnogo mehanskih varnostnih naprav iz časa Avstro-Ogrske. Postaje so urejene, profil proge pa zgledno očiščen. Morja sicer ne zagledamo vse do Vodnjana, ampak tudi razgibana, tipična istrska pokrajina te med potjo ne pusti ravnodušnega.

V največje istrsko mesto Pulj smo prišli redno, ob 10.44. Motornik samo prestavim na sosednji tir, potem pa imam šest ur časa zase, kolikor nam traja prekinitve. Na železniški postaji sicer ni postajališča mestnega avtobusa, toda le dobrih 5 minut hoje stran lahko ujamemo kakšnega, ki vozi do številnih plaž v okolici. Pulj ima skoraj 100 km obale in ni vrag, da ne najdemo svojega kotička. Tistim, bolj kulturno usmerjenim, tudi ne bo dolgčas, saj mesto, ki je obstajalo že pred našim štetjem, ponuja zares veliko. Vreme se pa očitno ni držalo dogovora z vremenoslovci, saj je

že kmalu po prihodu posijalo sonce in do popoldneva dodobra segrelo ozračje. Čeprav sem še zjutraj mislil da ne bo potrebno, je eno uro pred odhodom, klimatska naprava na Mercedesu, pripravljala prijetno temperaturo za vrnitev. Motornik je bil v povratku polno zaseden, poleg tega pa je bilo še 10 koles, kar je kar velik zalogaj za njegov prtljažni prostor; še sreča da je bil na sklepu.

Menda smo v povprečju prepeljali skoraj 70 potnikov/vlak, kar v enem tednu zneso 1000 ljudi ... in to brez kakršnekoli reklame!!! Zagotovo je vsaj to dober razlog, da ta povezava ostane tudi za naslednje sezone. Prepričan sem, da bi v terminu med majem in oktobrom, vsakodnevno zadovoljeval številne Evropejce, ki si pretežno v tem obdobju izberejo svoj čas za dopust in uživanje. Seveda bi bilo še lepše, če bi Pulj povezali z vlakom kar čez celo leto, saj je v času, ko so bile istrske železnice v lasti Železniškega gospodarstva Ljubljana, Divača in Pulj povezovalo kar 8 potniških vlakov dnevno. Mogoče pa ... nekoč ...

Na Kras smo se vrnili v podobnem stanju, kot smo ga zapustili, turobno in mrzlo. Ko so potniki na Kozini zapuščali vlak, sva se z mojim jutranjim sogovornikom ponovno srečala. Tokrat bolj vedrega obraza mi je dejal: »Hai visto, che le donne sono come le ...«; tega raje ne bi prevajal, sva se pa strinjala, da imajo ženske resnično en čut, ki ga moški ne bomo nikdar razumeli!

Igor Ličen

OO ZIDANI MOST

23. srečanje članov SSSLO v Rimskih Toplicah

Začetek meseca junija je vsako leto čas, ko se člani SSSLO zberemo na srečanju, ki ga za vse aktivne in upokojene člane, vključno z našimi družinskimi sopotniki, pripravi že vnaprej določen območni odbor. Letos smo to veliko čast in dolžnost prevzeli člani OO Zidani Most. Kot cilj smo si zadali, da pripravimo srečanje, ki bo zadovoljilo udeležence in jim poleg hrane in pijače nudilo mnoge aktivnosti na prizorišču samem in v bližnji okolici. Kot kraj dogodka smo izbrali kopališče Aquaroma v Rimskih Toplicah, saj je lokacija v bližini železniške postaje, ponuja mnogo dodatnih aktivnosti in je dovolj velika, da lahko sprejme vse naše zabave in družnja željne kolege.

Po nekaj tednih intenzivnih priprav, ki so nam vsem, ki smo aktivno sodelovali zelo hitro minili, je napočil dan D, 15. junij 2013. Kmalu po osmi uri zjutraj so se z rednimi in izrednim vlakom ter avtobusi pripeljale skupine naših sodelavcev iz vse Slovenije. Koordinatorji v modrih majicah smo jih sprejeli ter usmerili na prizorišče, kjer so jih pričakali godbeniki Godbe Slovenskih železnic in jim z udarnimi zvoki zaželeli dobrodošlico, ki smo jo še okrepili z aperitivi in jutranjo kavo. Po stresanju rok v pozdrav, iskanju starih prijateljev in sodelavcev so se gostje posedli za mize pod šotorom ter si kar po domače postregli z odličnim bogračem, ki ga je tako kot vso ostalo hrano, pripravilo osebje Aquarome.

Led je bil prebit. Na lepo urejenem odru, ki nam je z zanimivo scensko postavitvijo obudil spomine na zgodovino železne ceste in našega poklica, se je pričel uradni del srečanja. S svojim govorom so nas počastili predstavniki sindikata, delodajalca in častni član SSSLO g. Slavko Kmetič. Po zdravljici in pozivu vseh govornikov, da je čas za praznovanje in druženje, so z zabavnim programom pričeli Okrogli muzikantje. S svojimi poskočnimi vižami in neprestanimi vragolijami na odru so razveseljevali in razmigovali udeležence do večernih ur. Čas do glavne pojedine smo si krajšali z jabolčnim



Prihod



Slavnostni govorniki

zavitkom in svežim sadjem, da pa ne bi razmigovali samo naše notranje prebavne organe, smo pripravili spremljevalne aktivnosti, ki so so pričele zgodaj popoldne. Kot smo pričakovali, so bili najbolj zasedeni avtobusi, ki so vozili, novih znanj o pridobivanju piva že(l)jne, v Pivovarno Laško. Z drugim avtobusom pa smo tiste

bolj vodno usmerjene prepeljali do Rače, kjer so jih naši splavarski prijatelji s splavom popeljali po reki Savi, jih poučili o splavarjenju, ki je nekoč potekalo po naših krajih ter jim prikazali splavarski krst. Pohodniki so se povzpeli na bližnji hrib Kopitnik, tisti ki so si zaželeli krajše hoje pa so se podali do Aškerčeve domačije in



Pozdrav malo drugače



In tu je šlo zares

tam obnovili svoje znanje o pesniku Antonu Aškercu in njegovih baladah. V Rimskih termah so za nas pripravili vodene ogledne term z degustacijo njihovih kulinaričnih specialitet, kolesarji pa so se odpravili na izlet po dolini Gračnice do Jurkloštra in nazaj. Poskrbeli smo tudi za vse, ki so ostali na prizorišču. Poleg zabave, ki je

nepretrgoma potekala pod šotorom, so imeli vsi obiskovalci brezplačno kopanje v bazenih kompleksa Aquaroma. Za otroke so na bazenu skrbeli animatorji, ki so jih za njihova dejanja radi obdarovali s sladoledom.

Ker smo se imeli lepo, je čas, do vrnitve popoldanskih izletnikov hitro minil. Kuharji

so glavno jed sproti pripravljali, gostje so jo sproti odnašali na mize in pridno dopolnjevali porabljeno energijo ter nadomeščali izgubljeno tekočino. Ob igranju, prepevanju in plesanju je prehitro prišla ura, ko se je bilo treba posloviti in oditi na vlake in ostala prevozna sredstva, ko so nas vrnila na naše domove.

Sedaj pa še malo v številkah. 23. srečanja se je udeležilo 855 ljudi. Pivovarno Laško si je ogledalo 152 oseb, na splavarjenje po reki Savi pa se jih je odpravilo 140. Na vseh pohodih skupaj je bilo še dodatnih 50 oseb (približna številka). Brezplačen vstop na bazen je koristilo več kot 200 ljudi. Srečanje je bilo v vseh merilih največje dosedaj, organizacija in vodenje sta bila na visokem nivoju, za kar gre največja zasluga predsedniku in članom organizacijskega odbora OO Zidani Most, ki so s svojim neutrudnim delom uspeli pripraviti dogodek in dokazati, da se z enotnostjo in voljo lahko doseže skorajda vse. Hvala tudi vodstvu SSSLO in članom GO, pa seveda osebju in vodstvu Aquarome, Pivovarni Laško, Radeškim splavarjem, Godbi Slovenskih železnic ter vsem, ki so kakorkoli pomagali pri organizaciji in izvedbi tega dogodka.

23. srečanje članov SSSLO se je tistega lepega, s soncem obsijanega dne lepo začelo in še lepše končalo, ostali pa so spomini na čudovit dan, v katerega smo ujeli lepe trenutke, na prijatelje, ki smo jih po dolgem času srečali, na spomine, ki smo jih obudili in nenazadnje na zavest, da pripadamo veliki skupini ljudi, ki ljubi svoj poklic in s ponosom pravi, jaz sem STROJEVODJA in železničar. Se vidimo naslednje leto!

Boštjan Slakonja,
OO Zidani Most

HOTEL ***
AQUA ROMA
RIMSKE TOPLICE

KOLESARSKI IZLET STROJEVODIJ LJUBLJANE IN SEŽANE – TRST, MAJ 2013 – PRVIČ ...

Trst je naš ...

Revolucionaren začetek! Pa me nič ne moti. Pravzaprav mi je kar toplo pri srcu, ko lahko izrečem ta, pri naših zamejskih Slovincih najpomembnejši stavek, pri naših zahodnih »bratih« (o, bog!), ki zasedajo ta isti kos zemlje pod nebom, pa niti ne tako zaželen. Ampak to je bil, je in naj ostane njihov problem. Trst je pač naš, pa če jim je to všeč ali ne ... No, in ker pač leži nekje na osi naših interesov, smo čutili skoraj odgovornost, da preverimo ali je na tem koncu sveta vse tako, kot mora biti. In smo šli ...

Načrt je bil povsem preprost. Naskok začnemo v Sežani, tako da naši premiki ne bodo zbujali preveč pozornosti. Nato vzpon na Kokoško, hrib nad Sežano, kjer se okrepčamo, se po dolini Glinščice infiltriramo na »sovražno« ozemlje, na razgledni točki v vasi Jezero s čudovitim pogledom na dolino in Trst uskladimo ure, se razdelimo v dve enoti – logistično s kombijem in mobilno s kolesi – ter povsem nepričakovano »uletimo« v Trst. Saj še dojel ne bodo! Hahaha, pa sem končno prišel na svoj račun in svoj teren, ne mi zamerit, haha ...

Torej, zadeva je potekala točno po načrtu, ki sem ga omenil. Zbor v Sežani, premik in vzpon na hrib Kokoška. Ta kljub svojemu nedolžnemu imenu niti slučajno ni bila nedolžna. Vzpon je bil kar konkreten, zato pa na vrhu bogato poplačan s prelepim razgledom. Ni čudno, da je priljubljena točka Sežančar-

nov in okoličanov. Preverite, če boste v bližini.

Sledil je prehod »meje« in spust po fenomenalni dolini reke Glinščice, kjer je med leti 1887 in 1958 potekala 19.6 kilometra dolga železniška proga med Hrpeljem Kozino in Trstom. Veliko o tej progi ne bi razpredal, saj jo je v prejšnji številki zelo slikovito opisal naš kolega Ervin Sorč iz Nove Gorice, ko so s kolegi Goričani kolesarili po tej trasi. Lahko se samo pridružim njegovim besedam, ker je pogled na dolino iz vasi Jezero resnično več kot veličasten.

No, in končno naš cilj, ki je tako ali tako naš (haha) – Trst! Tu smo se skozi italijansko vozniško kulturo srečno živi prebili do železniškega muzeja na Marsovem polju (Campo Marzio), na bivšem kolodvoru Santa Andrea, kjer je bila včasih prva postaja legendarne proge Parenzana. Muzej je bil ustanovljen leta 1975, leta 1985 pa so ga odprli v obliki, kot ga vidimo danes. Zbirka je res bogata in poučna, zunanji del krasijo lepo obnovljene parne lokomotive, nekaj električnih (tudi »naša« 361, seveda v italijanski verziji), posrečen mini oklepni vlakec (vagonček), tramvaji iz Opčin in še bi se našlo. Notranji del pa krasijo eksponati iz vseh regij v okolici. Zastopani so tako Italijani, kot Slovenci, Hrvati ... Skratka, železničarji smo zgleда eno, ne glede na to, od kod prihajamo.

Zapuščamo Trst in se po bivši trasi železnice dvignemo nazaj v civilizacijo (o, zloba, haha ...). Spotoma obiščemo še spomenik žrtvam fašističnega režima na Primorskem v Bazovici in pa italijanski ekvivalent nedaleč stran, kjer obeležujejo žrtve povojnih pobojev. Oba pričata o nesmiselnosti nekega obdobja človekovega obstoja na tej zemeljski obli. Mi

pa je naš spomenik vzbudil močna domoljubna čustva, saj je bil boj Primorcev za obstanek pod italijansko diktaturo vsega spoštovanja vreden. In duh tega boja je živ še danes. Ostalo so zgodovinska dejstva. A bodi dovolj o zgodovini. Naj ostane to kar je. Zgodovina ...

Še eno zelo prijetno postajo naše ekspedicije moram omeniti. Kraj, kjer smo se spoznali s celo skupino čudovitih in postavnih dam, s katerimi smo se takoj spoprijateljili in katere so nas brez težav takoj vzele za svoje prijatelje. Če ste uspeli odvreči »pokvarjene« misli, naj vam zaupam, da je šlo za čredo čudovitih lipicank, ki so se brezskrbno pasle na pašnikih kobilarne Lipica. Ko smo se ustavili ob njihovi ogradi, so radovedno prišle do nas in pogledale, če imamo kaj za njih. Ampak, kako so tele punce podkupljive in kako nas znajo prav lepo »obrniti«, hahaha.. Za majhen prigrizek bi jo lahko gladil cel dan. Pa še všeč jim je bilo. No, damice nazaj na pašo, mi pa še na obisk bolj duhovnih voda. Kapelice Lurške Matere Božje. Osebnost nisem ravno pobožen, ampak obiski takih krajev vedno naredijo globok vtis name. Tam je nekako ... neverjeten mir, ki ga začutiš, ko si sam. Kako in zakaj kapelica stoji tam, niti ni pomembno. Pomembno je, da te kraj umiri, da te napolni z energijo in mirom, ne glede na to, kako gledaš na religiozne stvari oz. kam sodiš po tej definiciji. Tistim tam zgoraj očitno res ni mar v kaj kdo veruje. Pomembno jim je kakšen si. Zato obisk tega skrivnostnega in rahlo prikritega kraja toplo priporočam. Samo prepustite se. Ne bo vam žal!

Po tej, že rahlo izven čutni izkušnji, smo se počasi vrnili na izhodišče. Zaključek – da je Trst naš? Ja, čigav bi pa lahko bil, haha... Mi smo se tam imeli lepo, pa tudi Italijanke ne zgledajo slabo. Imajo samo eno veliko, veliko napako – Italijane!!!! Hahaha, lepo bodite, spoštovani kolegi, sledi javljanje iz naslednjega izleta, ko smo preivali Kolpo iz enega evropskega brega na drugega in »privatizirali« korožo. Več po oglasih, hehehe ... :-)

Robert Zakrajšek



Čigav je Trst? Trst je naš!

... IN DRUGIČ – KOLESARSKI IZLET STROJEVODIJ LJUBLJANE, DIVAČE IN ZIDANEGA MOSTA – BELA KRAJINA, AVGUST 2013

Tour de France (Krevs)

... in spet smo nazaj! Hej, družba! Sem hotel počakati do naslednje številke, pa ni šlo. Ne, ni šlo! Nikoli – in s tem mislim nikoli! – si nisem mislil, da bom kdaj sodeloval na »touru«. Na pravem »Tour de France«! Ni šel ravno skozi Chateau de ... ali pa skozi Val de ..., je pa šel od Adlešičev preko Bele Krajine. Ja, dejstvo je, da jaz vem, kje je npr. Chateau de Avallon, Francozi pa niti slučajno ne vedo, kje je zidanica »chateau de Frenk Krevs«. Pa se tam bolje je in pije kot v kateremkoli Chateau de Ne vem kaj! Torej, kdo je potem v prednosti, prosim lepo, hehehe ...

Pa naj bo ta reportaža spet nekaj lahkonatega, nekaj brez zgodovinskih podatkov, ki so pač zgodovina, so bili tam včeraj, so danes in bodo še dolgo za nami. Zgodovina pač! Mi smo se zbrali ob Kolpi. Ja, ob Kolpi. En breg na naši strani, drug na Hrvaški strani, oba pa na Evropski strani (po novem). Kolesa so nas gnala preko čudovite Bele Krajine, pokrajine znane po vinu, zelenem Juriju, čudoviti in osvežujoči reki Kolpi, brezah, črnem močerilu (podvrst človeške ribice, samo da je črn), skratka pokrajine, znane po vsem, kar človeška duša potrebuje za čisti užitek. In tega smo se naučili v polni meri.

Prvi dan – obisk Črnomlja, pa vzpon v vinske gorice, malica pri Frenkovi zidanici med trtami, ki se že šibijo pod grozdi, sproščeni pogovori z domačini, marsikateri skrit zapeljiv pogled mladih deklet ... Verjamem, da nam bogovi zavidajo. Pa so nam vseeno naklonili lepo vreme. In za to jim gre resnična zahvala... Nadaljevanje skozi Semič, pa po prelepih ravninah, pod znanim kamnitim železniškim viaduktom Otovec, ki je res impozanten na pogled, pa skozi Metliko ... Preprosto smo izgubili občutek za razdalje, saj smo ob poti doživljali raj.

Bom pa omenil postajo, mimo katere pač ne morem. Vsaj jaz ne. Ker je bila hrana za mojo dušo. Kraj Otok in DC-3 »Dakota« sredi travnika. Zame raj sredi raja. Že tako je bilo vse čudovito, potem pa še Dakota. Prava lepota! No, da malo razjasnim obzorje. DC-3 »Dakota« je transportno letalo, s katerim so med drugo svetovno vojno dovažali opremo in hrano ter odvažali ranjence. Toliko o zgodovini! Dakota je letalo čudovitih linij. Je kot lepota, ki sama menja pnevmatiko pri avtu. Angel in demon v eni osebi (oz. enem kupu »pleha«, haha). Skratka, kot idealna ženska – prelepa in zanesljiva.

Balzam za dušo in srce!

Prvi dan se je končal ob sproščnem pikniku v družbi dveh nemških turistov, ki sta bila prvič v Sloveniji in že prvi večer naletela na nas. Bila sta navdušena, saj smo našo deželo zastopali zelo gostoljubno. Najbolj smo ju nasmejali, ko smo jima ponudili pečeno koruzo, »sprivatizirano« s sosednjega hrvaškega brega, hehe ... Njun komentar – »samo želiva lahko, da boste vi ob obisku Nemčije naleteli na tako odprte in prijazne ljudi!« In potem smo nazdravili ...

Noč počasi umira, nov dan se rojeva na obzorju. Jutranje kopanje v reki Kolpi. V vsaki reportaži omenim mističnost krajev, skozi katere kolesarimo. Je ob omembi Kolpe potrebno še kaj dodati. Ura šest zjutraj, voda mirna, ravno prav hladna in ker gladina ni previsoka, lahko sredi reke stopiš na dno in se umiriš, okoli tebe polmrak in zgodnje jutranje meglice, race mirno krožijo mimo, z brega ti pomaha in se nasmeji »my lady« Christine (lepša polovica prej omenjenega nemškega para) ... Od kod »my lady«? Ni pomembno, hahaha ... Pa bi bili tam in videli! No, potrebujete še kakšen dokaz o mističnosti? Človek bi najraje pogledal v nebo in naglas zakričal – hvala ti!

Drugi dan smo naredili še nekaj kilometrov, ampak vse je bilo že tako popolno, da so ti kilometri kar padli mimo. Mi smo preprosto uživali. Kaj bi lahko povedal še več.

Posebna zahvala gre tokrat naši intendantski službi – »Kuki« in »Miki« v vlogi kuharjev. »Zaki« za volanom spremljevalnega vozila sem pa tako ali tako že inventar, zato se ne bom posebej omenjal, hahaha ... In pa seveda zahvala Frenku, ki je najbolj zaslužen za strokovno vodenje po »Tour de France«!

Pa še tole – v prejšnjem prispevku sem obljubil prenašanje vode iz hrvaške na našo stran. Brez zvezel! So imeli Hrvati na svoji strani prelepo koruzo in kot sem že omenil, ko »Kranjce« spustiš do meje, se brez koruze ne vrnejo, hahaha ...

Robert Zakrajšek



Náš trop v družbi elegantne lepote

Po sledih preteklosti na Šargansko osmico

V tem letu smo že šestič obiskali Šargansko osmico – ozkotirno progo, ki je nekoč povezovala Sarajevo z Dubrovnikom preko planine Šargan, kjer je bilo treba ob koncu 18. stoletja najti rešitev, kako premagati 300 metrov nadmorske višine. V začetku 19. stoletja so našli fantastično rešitev. Progo so zgradili tako, da je v enem delu na neki horizontalni točki, če bi jo gledal iz zraka izpisala številko 8. Zato so jo tudi poimenovali Šarganska osmica. Več konkretnjših podatkov boste našli, če v iskalniku na spletu vpišete Šarganska osmica in o njej boste izvedeli prav vse. Jaz bom v tem prispevku opisal naša doživetja, ki nas spremljajo, ko se odpravimo na dolgo potovanje na jug Srbije z vlakom, kot se spodobi.

Že pot z vlakom tja daleč na jug Balkana je čudovita. Vedno smo prava družba, ki poskrbi, da nam pot resnično hitro mine. Letos smo si ogledali Užice. Obiskali smo muzej, elektrarno, tržnico, Titov bunker, tovarno orožja, poizkusili njihove specialitete in spoznali utrip mesta in življenje ljudi. Obiskali smo Zlatibor, čudovito turistično destinacijo, Bele vode, kjer je še vedno delujoča gozdna proga širine 600 mm, njihov samostan, ki je zgrajen pred kratkim, Rusko kapelico in natočili vodo iz izvira, ki je dokazano zdravilen in koristi ljudem



Majstr dej paro

z boleznijo kože, oči in želodca. Vodo smo si natočili za domov. Sledil je ogled Drvengrada, ki ga je zgradil režiser Emir Kusturica in nato večer z domačo glasbo pozno v noč. Seveda niso manjkali tudi slastni obroki njihove domače hrane. Naslednji dan je sledila vožnja z muzejskim vlakom, ki ga je vlekla parna lokomotiva. Tukaj nudijo redne vožnje z muzejci, ki jih

vleče dizelka. Mi imamo vedno ta privilegij, da imamo parno vleko serijo 83-052 tudi tokrat. Imeli smo fotostop postanke, da smo v objektiv fotoaparata in kamer lahko ujeli vse čare proge, okolice in moči parne lokomotive, ki vozi po ozkotirni progi širine 760mm. Urnik je vedno izjemno poln in zato tudi čas na Mokri Gori hitro mine. Naslednji dan je bil čas povratka. Tudi pot nazaj je bila izjemna, saj smo se udeleženci, pa čeprav iz vse Slovenije, čudovito ujeli in postali pravi prijatelji. Vtisi so bili tako čudoviti, da smo se po 14 dneh morali ponovno srečati in obujati spomine skozi fotografije in posnete dogodke. Tudi naslednje leto bom organiziral izlet tja daleč doli na jug, kjer je še vedno leto 91, kjer ljudje še vedno cenijo Slovence in Slovenijo, kjer smo izjemno dobrodošli in kjer se lahko človek sprosti, pa čeprav le za par dni in se prepusti nostalgiji preteklosti in to v čudoviti družbi in izjemni neokrnjeni naravi ob dobri hrani in glasbi. V vsem tem vrvežu je to dober recept sproščanja, ki ga je preizkusilo že kar veliko naših kolegov in kolegic, ki so potovali z nami. Se vidimo naslednje leto na Šarganu 2014!



Skupinska

Stanko Lazar

Novodobni dve in pol

Spet smo pri rubriki, ki jo menda radi berete, malo manj radi pa kaj napišete. Vas res nič ne zmoti v tem našem novodobno blagoslovljenem svetu? Hehe, pošteno povedano tudi mene vse manj stvari moti. Zakaj? Že mora biti tako. Ne bi rad na koncu izpadel kot tisti, ki je šel v gore in se med stenami drl – kdo bo moj nahrbtnik nosuuuuu? In v odgovor je odmevalo med planinami – osuuuuu, osuuuuu ... Se pa tradiciji ne bom popolnoma izneveril, tako da bomo danes pogledali dve in pol kratke, pa morda zanimive teme za ta čas.

Vrednost petih evrov (1... 1½ je na poti ...)

Zanimiv fenomen vrednosti denarja v naši vsemogočni materi Evropi se je pojavil morda ne tako zelo dolgo nazaj. Pravzaprav ga je opaziti, odkar bivši »vzhodnjaki« skupaj z bivšimi »zahodnjaki« (danes smo »žlahta« vsepovprek) skupaj »furamo« isto denarno valuto. Vse lepo in prav do točke, ko lahko za istih pet evrov po celi Evropi dobiš enako blago. Pa temu ni tako. Ste morda kdaj opazili (dvomim, da niste) razliko v nekem proizvodu, ki ga določena podjetja naredijo za določene skupine »Združenih držav Evrope«. Ej, dragi moji, razlika zna biti očitna kot razlika med dnevom in nočjo. To, kar v Nemčiji uživajo kot izdelek »X«, pri nas morda doseže standard izdelka »Y«, malo »južnije« pa je le še v rangi »Z«. Pa gre za menda enak izdelek v enakem pakiranju. In poglej vruga – za istih pet evrov, ki pa so kot zakleto enako cenjeni po vsej Evropi... Zakaj torej ne bi pet evrov pri nas obračunali po tečaju »Y«, če nam že prodajajo robo po standardu »Y«. Medtem, ko arijski Evropejec svojo robo plača po »X« pet evrov in zato dobi »X« kvaliteto, moram jaz, ker sem pač malo manj arijski in deloma narejen na Balkanca ravno tako dati »X« pet evrov za »Y« robo in jo tako preplačati, saj je zame »enak« izdelek takoj dražji za razliko med »X« in »Y« kvaliteto ... Nerazumljivo? Brez skrbi, tudi jaz sem verjel, da je kvantna fizika najtežja veda, dokler nisem ugotovil, da je v

kvantni fiziki pet evrov pač pet evrov, v realnem življenju pa je vrednost petih evrov odvisna od tega, ali si »X«, »Y« ali pa »Z« državljan Evrope. Živel Barosso & Company ...

Vesoljni potop in vrednost dela (2... ½ se riše spodaj ...)

Ne dolgo nazaj smo se na veliko ukvarjali s koncem sveta. Vse naj bi šlo menda naravnost k vrugu v goste. Sicer v svoji »pred apokaliptični« zagnanosti nismo opazili, da nam je svetovna elita medtem, ko smo mi kupovali čolne, iz žepa pobrala marsikateri evro in nas prikrajšala za marsikatero svoboščino (zaradi naše osebne varnosti, seveda!), ampak komu mar. Zadeva se je imela zgoditi in pika! Ker pa so nam bile vile naklonjene, smo danes še vedno tukaj in drug drugemu grenimo življenje. Se pa lahko vsaj vprašamo, kako bi zgedel svet po »veliki poplavi«. V vseh filmih, ki so se lotili te apokaliptične teme (in teh ni malo) so preživeli predsedniki, politiki, znanstveniki, filozofi, bogataši in pa kakšen maček, če ni že prej potrošil vseh devet življenj. Vsi, samo delovno ljudstvo ne. Torej, elita miselnosti, ki bo na novo definirala in osmislila našo civilizacijo. Oziroma njihovo, ker nas tako ali tako ne bi bilo tam ... Zadeve so tekale, dnevi v osmišljanju novega sveta so bili v razcvetu, dokler ... Dokler se ni zamašilo stranišče v doku nivoja 12 na super moderni ladji, kjer se to ne bi smelo zgoditi! Kaj sedaj? Dan, dva so se sprehajali mimo in z visoko dvignjenimi nosovi ignorirali vso stvar. Ker pa smrad doseže še tako dvignjen nos, jim je prekipelo. In dvignili so »halo« do neba! Kaj je sedaj to?! Zakaj se ne ukrepa? Kdo bo to popravil?! Kdo bo to.... In potem se jim je v grlu zataknilo. Potem vse tiho je bilo. Bilo tako tiho, da je bilo kar prelepo... (hej, morda bi me vzeli kot umetnika, haha). So se začeli predsedniki, politiki, znanstveniki, filozofi in bogataši (samo maček se je morda umaknil) gledati med seboj – kdo bo počistil stranske produkte našega bivanja, po domače dr...? Čigava plemenita roka bo opravila ta, recimo temu neplemenit

posel? Saj oni so vendar gospodje! In gospodje ne delajo! Gospodje imajo za delo ljudi, ki so zaposleni pri njih in ki jih jemljejo kot svojo lastnino in zato mirno in nekaznovano izkoriščajo. Le kdo se bo spravil delat in pospravljat sr..., ki so ga drugi naredili? Morda predsedniki, morda politiki, znanstveniki, filozofi, bogataši (maček je že davno »spizdil« iz te ladje in plava nekje v morju ...). Takrat so se vsi spomnili na delovno ljudstvo, ki so ga sebično pustili umreti v strašni apokalipsi in ki ga za časa prejšnje dobe niso znali ceniti. A tega ni bilo več. Ostali so samo predsedniki, politiki, znanstveniki, filozofi in bogataši ... (maček se je medtem rešil na otok, brez skrbi ...). In ti so se najprej med seboj pošteno sprli, se nato spopadli, se pokončali ... In tako je civilizacija v kratkem izumrla kar dvakrat in to za en navaden dr... Razen naš simpatični mačkon še kar naprej veselo »smrčka« po svetu. Bog mu daj srečo in pamet. Če je že nam ni naklonil ...

Vidite, kako visoka je vrednost zaposlenih, pa tega tisti na vrhu ne znajo ceniti? Vse, kar potrebujemo za dokaz je zamašena školjka na stranišču, pa se to takoj pokaže.... Kaj pravite, kolegice in kolegi, so dojeli?

Afera »Glasovi v telefonu Abrahama Lincolna« (in končno ... 2½)

Prisluškovanje ... Eh, nima smisla! Če ste v trendu z našimi prekooceanskimi ZDA brati in uporabljate njihove, seveda popolnoma nedolžne in neškodljive prisluškovalne metode, potem zagotovo že veste, kaj želim povedati ... Abraham Lincoln se pa v grobu obrača. Če bi to vedel, bi šel takrat davnega leta raje drva sekati, ne pa kandidirati za predsednika ... God bless you!

Robert Zakrajšek

Kerawamyekita¹⁾, ej?!

Zamorcovje vseh plemen se je odpočilo in se polno delovnega elana vrnilo na svoja delovna mesta, v kolikor so jih le – ta sploh še čakala. Kajti delovna mesta so hudo izmuzljiva in – če vprašate delodajalce – tudi jako draga reč, zato jih je modro čim več ukiniti.

Kakor koli že, počitniško obdobje je bilo – tako kot vsako leto – polno yeb²⁾, predvsem po poti na in s počitnic. Tisti, ki so se odpravili na pot po cestah, so stali v dolgih kolonah na s kamelami in cestnimi terenci nabitih magistralkah. Na tiri pač, se je pred počitnicami že kazala luč na koncu tunela, v obliki treh rabljenih, a modernih garnitur Baat-ov, kupljenih v visoko razviti državi, nekje v južnem osrčju Evrope. Silen kupček Afrov³⁾ je bil zagadadelj potrošen in jako veliko število potnikov bi se ž njimi prepeljalo, ampak (vedno je en ampak) kaj, ko je prvi pomočnik vrača za nabavo delov g. Kolo Mabule, »pozabil« pravočasno naročiti komplet majzlov za odstranjevanje nabranih mest na kolesih, dobava le – teh pa traja tri mesece. Potovalna hitrost vlakov se tako s sedanjih 19 km/h ni dvignila na vrtoglavih 24,7, ampak (glej no, še en ampak!) se ni tudi zato, ker so tiri po skoraj petdesetih letih nevzdrževanja postali tako dotrajani, da se je progovna hitrost izenačila s hojo srednje utrujene kamele, tj. natančno 8 km/h.

Je potem takem za nevozne garniture kriv g. Kolo Mabule? Ne! On sploh ni vedel, da za njihovo vzdrževanje potrebujemo tudi rezervne dele in orodje.

Je za dotrajanost tirov kriv glavni vrač za infrastrukturo g. Maproge Korowte? Ne, ker on o tem nima pojma, saj se z vlaki ne vozi in mu je tudi vrhovna vračinja ga. Kwazoki Yemilandjav zabičala, da so z Zamorske Unije poslali direktivo z naslovom: »Šparati, šparati in še enkrat šparati!«, katere se je treba držati, najmanj, kot drži hijena gazelje bedro in, da nima smisla črpati Unijinih sredstev.

Tako tudi ni kriva ga. Issoda Gasisa, vračinja za socialo, šolstvo in prehrano, če je samooskrba z bananami padla pod kritično mejo, ker je treba zavreči vse v desno ukrivljene sadeže. Tri leta nazaj so



Ideja vrača Maproge Korowte



Levo desno, levo desno, saj ne misliš resno

bile namreč neužitne vse banane, zakriviljene v levo.

Zato pa spoštovano zamorcovje. Kerawamyekita! Zakaj nergate, če pa je vse pod kontrolo ...

PS: Članek je v celoti prepisan in preveden iz časopisa železničarjev republike Burkina Faso, Bwana n' glajzi, avtorja Zulu ga Gulu-ja, zato je vsaka podobnost z liki in s stanjem v evropski Sloveniji zgolj in samo naključje.

Po gугltranslejtju iz diulščine prevedel: Jure Krajnik

¹⁾ kerawamyekita = kaj vam pa je? (kaj vam je k....?)

²⁾ yeba = neugodna situacija, neprijetnost

³⁾ Afro = denarna enota Zamorske Unije (cca. 1,000 EUR)

Rešitev križanke, napisano na kupon, v kuverti pošljite do **25. 10. 2013** na naslov uredništva glasila Budnik, **SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana**, s pripisom **Nagradna križanka**. Ne pozabite pripisati svojega imena, priimka in naslova.

Nagrada, ki bo podeljena izžrebancu je roman **Zgodba železnega kolesa** – avtorja Marinka Jagodića Maklija s posvetovalom avtorja.

1	2	1	3	4	2	5	2	6	7	8	3	9	10	1		
11	F	12	10	13	14	S	1	2	12	3	15	3	16	7	8	3



**Z vozovnico InterRail
v 30 držav, za vse generacije!**

GREMZVLAKOM 

Dodatne informacije dobite na www.slo-zeleznice.si, potnik.info@slo-zeleznice.si in na tel. št. 1999.



Slovenske železnice