

December 2013

Številka 78

BUDNIK

ISSN 1408-7405

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



V TEJ ŠTEVILKI PREBERITE

VARČEVANJE IN SPET VARČEVANJE...

RAZLAGA POGOSTIH SITUACIJ, S KATERIMI SE SREČUJEMO...

NIVOJSKI PREHODI – TEMPIRANE BOMBE

IMATE VOZOVNICO?!

BILI SMO PO SLOVENIJI ...

NA MOTORJU IN S »FRAJTONARCO«...



*365 dni čaka na vas ...
365 priložnosti, da spremenite svet ...
365 priložnosti, da nekomu polepšate dan ...
365 priložnosti, da podarite nasmeh ...
365 priložnosti, da podate roko ...
365 priložnosti, da zaživite, si podarite sonce ...
365 priložnosti, da delite srečo ...
365 priložnosti čaka na vas ...
Vaše so, ne bojte se, izkoristite jih ...*

Srečno 365/2014

Sindikat strojevodij Slovenije

UVODNIK GLAVNEGA UREDNIKA

»Dovoljenje za ubijanje«



Bliža se konec leta in spet se nekako že kar tradicionalno spodobi, da naredim kratek pregled dogajanja, ki nas je okupiralo čez teh 365 dni. Bilo je kar pestro. Naj omenim samo nekaj točk, na katerih smo vedno, tako ali drugače, našli skupni jezik in se poenotili. Torej – varčevanje, varčevanje, spet varčevanje, seveda varčevanje in da ne bi bil kdo v dvomih – varčevanje. Teh pet točk nas je kljub razlikam povežalo. Kdo bi si mislil, da lahko nekaj takega kot je varčevanje poveže ljudi. Pa pravijo, da pri denarju bog nima brata. No, kot vidim jaz, smo ravno zaradi denarja postali kot eno. Svojega ne damo, tujega pa tako ali tako ni. Konec leta se bliža, nekateri iz nasprotnega brega pa že upajo, da bo Miklavž prinesel podpis o podalšanju ukrepov. Če ne Miklavžu, bo pa menda Božičku uspelo pridobiti ta famozni podpis sindikatov. Na koncu pa ostane še Dedek Mraz, ki pa bo zadevo verjetno uredil kar po staro stalinistični metodi – **»Ko šparajot? Nagradnjot!!!! Z novaja ukrepjot!!!!«** Naš odgovor – **»Če vidnjot!!! Harašo!!!!«**

Od ukrepov, ki so namenjeni ukrepanju in ničemer drugemu (saj razumete, ne?), še k ostalim temam. Pravzaprav eni, ki mi je pošteno dvignila tlak, pa se to ne zgodi ravno pogosto. Letošnje leto je bilo – žal – zaznamovano z ne ravno nizkim številom izrednih dogodkov na nivojskih prehodih. Te stvari so se dogajale, se dogajajo in se tudi bodo dogajale v prihodnosti. Še enkrat – žal! Verjetno bi vsak storil vse, da do tega ne bi prihajalo. Me je pa dobesedno šokiralo, ko sem pred časom v enem od slovenskih dnevnih medijev v pismih bralcev bral »modrovanje« nekega gospoda, ki se na to temo kar pogosto razpiše. Namreč – vse lepo in prav – ob svetovnem dnevu boja proti samomoru, je dotični bralec – avtor objavil zapis, v katerem se teme loteva na svoj, samo njemu jasan način. Na plano je »udaril« s sledečo »strokovno« trditvijo (celotno pismo je bilo v tem stilu, zato sledeči tekst ni vzet iz konteksta!) – ... železnicam ni mar za svoje in sorodnike žrtev, ki končajo pod vlaki, zelo velikodušno pa poskrbijo za svoje strojevodje, katerim po povoženju človeka omogočijo delo na boljšem delovnem mestu za isto plačo in z vsemi ugodnostmi, vključno z benificirano dobo.... Prosim?! Kaj tako nizkotnega in slaboumnega na svoj račun in na račun sodelavcev iz SŽ-VIT, pa tudi iz RCA in ADRIE (vsi smo strojevodje!!!) še svoj živi dan nisem slišal ali prebral! Kako vas ni sram, spoštovani (če to besedo sploh zaslužite!) bralec – avtor, da zapišete nekaj tako, pa bom kar direkten, bedastega? Ampak, spraševati takšna vprašanja vas in vam podobne je že vnaprej obsojeno na propad. Vi ste pač eden tistih, ki vedo vse. Prav vse. In imajo vedno prav. Ne glede na karkoli. Veste, spoštovani bralec – avtor, ne vem kdo ste in ne želim vedeti. Z vami in vam podobnimi »strokovnjaki« ne želim imeti opravka.

Niti nočem z vami polemizirati o tej temi. Me je pa vaš zapis dobesedno spomnil na film Jamesa Bonda – Licence to kill... Očitno imamo, prosto po bralcu – avtorju, slovenski strojevodje dovoljenje oz. licenco za ubijanje, saj se nam, po bolni logiki nekaterih v našem prostoru, to za razvoj kariere zelo izplača. Povoziš pet komadov, pa si direktor in to z benifikacijo... Blagor ubogim na duši! Samo božjega kraljestva pa ne boste videli!

V odgovor takim medijskim »umotvornom« smo rekli nekaj besed o dogajanju na nivojskih prehodih s človekom, ki je več kot pristojen, da govori o tem z vso strokovnostjo, republiškim inšpektorjem za železniški promet, magistrom gospodom Vojkom Radkovičem, ki je z veseljem odgovoril na naša vprašanja.

No, v tej številki smo se seveda dotaknili tudi dogajanja v območnih odborih, pa o našem prostem času, nekaj tudi o kulturnem udejstvovanju.... Skratka, preberite v nadaljevanju.

Vsem sodelavcem, pa tudi kolegom strojevodjem, ki vozijo pri drugih operaterjih, želim v novem letu predvsem srečo pri opravljanju dela in čim manj »strokovnjakov«, ki vedo vse, čeprav nimajo pojma o pojmu. Omislite si svoje želje zase, za svoje najdražje, morda za cel svet... Jaz jih imam kar nekaj, a so preveč navihane, da bi jih delil z vami, so pa zelo lepe ;-) ... In življenje je lepo, verjemite ...

Srečno, banda ... :-)

Robert Zakrajšek
Glavni urednik

Glasilo BUDNIK

Izdajatelj: Sindikat strojevodij Slovenije • Odgovorni urednik: Zlatko Ratej • Glavni urednik: Robert Zakrajšek • Član uredniškega odbora: Zdenko Lorber, Stanko Lazar in Simon Judež • Fotografije: člani SSSLO, Bojan Dremelj • 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 PREDSEDNIKA SSSLO

DEMOKRACIJA IN SVOBODA



Zadnjič sem nekje prebral izjemno misel. Kdo je avtor ne vem. Naj mi oprosti, ker ga ne poznam in ne morem pohvaliti njegove briljantnosti. Izjavil je sledeče – **kakšna je razlika med demokracijo in svobodo? Demokracija je takrat, ko za mizo sedijo trije volkovi in ena ovca in se pogovarjajo o tem, kdo bo za večerjo. Svoboda je pa takrat, ko ima ovca pri sebi puško!** In ravno ta misel mi je dala vzporednico z današnjim časom in situacijo v kateri živimo. Če misel preslikamo na dogajanje v našem podjetju, dobimo lepo sliko volkov in ovce. Sedijo za mizo in razpravljajo o tem, kako so bili v tekočem letu uspešni, ker so varčevali. No, predvsem ovca je primaknila velik delež, ker je imela bolj malo manevrskega prostora naproti volkovom. In tako debata teče, Gozdne novice povzemajo vsako besedo volčjega zbora o tem, kako je bilo varčevanje uspešno, a nekako kar pozabijo, da je vse prihranke primaknila ovca. Tako beseda nanese na to, da bi bilo zelo fino, če bi se ta trend striženja ovce nadaljeval. Kako bi bili uspešni in kako bi se lahko hvalili pred občestvom. Urbi et orbi! Pred me-

stom in svetom! A med tem se je zgodilo nekaj nepredvidenega. Ovci je vse skupaj postalo malo tečno, zato je odvrгла ponižni kožuh, stopila v prvo trgovino in nabavila eno tako tapravo, kalibra '380. Kako so volkovi zazijali, ko je poleg sebe postavila »kanon«. Nenadoma so se kar skrčili, postali pohlevni volčiči in glej čudo – nenadoma so se bili pripravljene z ovco pogovarjati kot s sebi enakim. Kaj pogovarjati, kar cedili so se od prijaznosti. Kajti šibra v riti ni ravno prijetna reč, ne, ne...

Vidite, kaj naredi ena cev? Kako se stvari hitro postavijo na svoje mesto in zadeve tečejo tako, kot bi morale od samega začetka. Pogovori, pogajanja in zasluge tistim, ki so res nekaj naredili za uspeh. Tudi pri nas je bilo veliko govora o privarčevanem uspehu. In vsi so bili zaslužni, od prvega do zadnjega volka, samo ovce se ni omenjalo preveč zagnano. No, pa da ne bo preveč smeha, bom prenehal uporabljati izraz ovca. Ker ni bil mišljen slabšalno, ampak je bil prispodoba iz misli, zapisane v uvodu. Verjemite, da mi še zdaleč nismo ovce. Smo edini, ki smo dojeli, da brez nič ni nič. Zato smo bili pripravljeni varčevati. Le nasprotni breg, se pravi »volkovi« iz našega uvoda, torej poslovodstvo, niso uspeli sprocesirati resnosti situacije. Morda se motim, a rezultati govorijo svoje. V javnosti se na veliko govori o pozitivnem poslovanju skupine SŽ, kdo pa je dejansko pripomogel k temu, pa v prispevkih bolj redko zasledimo. To smo bili mi! Zaposleni, ki smo se odrekli delu plač, letnim dopustom in še marsičemu, da bi podjetje zaplavalo k bregu. Je to tako težko javno povedati? Bi komu padla kruna z glave? Kje so javni podatki o tem, kaj je storila delodajalska stran? A seveda! Ni jih! Ker niso storili praktično nič. In sedaj, ko se bliža konec ukrepov, spet vsi vabijo »ovco«, da bi podebatirali, kdo bo za večerjo oz. kdo bo varčeval. Pa veste kaj? Enkrat za spremembo bomo morda nehali govoriti o kapitalski ustreznosti podjetja, o

načinih, kako prepričati zaposlene, da je odrekanje edina prava pot, morda nehali spet poslušati o tem, kako so pa vsi »tam zgoraj« absolutno potrebni za to, da sonce zjutraj vstane in podobne zamisli. Kajti »ovci« je vse skupaj postalo malo tečno, pa je stopila v prvo trgovino in se »oborožila« z dejstvi in argumenti, sedaj se pa pogajajte, dragi volčiči, hehe ... Mi smo svoje dali. Podjetje je imelo od nas veliko. Mi smo bili tisti, ki se nismo vprašali, kaj lahko podjetje stori za nas, ampak kaj lahko mi storimo za podjetje! Ker nam ni bilo vseeno. In storili smo ogromno. In ni nam žal! Vse to bi storili še enkrat, a do tega bo verjetno prišlo samo v Božičkovih sanjah. Ker želimo, ne želimo, zahtevamo, da nekaj doprinese tudi nasprotna stran. Takrat bodo hvale v medijih upravičene. Dokler pa za uspehom stoji masa zaposlenih, za katero se nekateri trudijo, da bi jo potlačili v ozadje in anonimnost kot da ne obstaja, toliko časa se zavedajte, da je »ovca« dala svoje. Zdaj ste na vrsti volkovi. Dejstva in argumenti pravijo, da bo tako!

Prihaja novo leto, za katerega vedno pravimo da bo boljše, bolj uspešno, bolj polno. Naj bodo naše misli usmerjene k temu. Najraje bi rekel, da molimo za modrost, ki jo nekateri več kot očitno potrebujejo, a se bom vzdržal. Naj vsak sam pride do spoznanja. Spoznanja, ki ga vedno znova ponavljam – le skupaj bomo dosegli rezultat! Ko bomo na tej stopnji, bo »ovca« pospravila puško, volkovi pa ne bodo končali v vrsti trofej, ki že krasijo stene naše uprave. Pa so šli vsi kar sami pred cev. Nihče jih ni lovil ...

Kolegice, kolegi, sodelavke, sodelavci, vsi skupaj, tako iz našega kot »nasprotnega« brega, zaželimo drug drugemu veliko modrosti v letu 2014. Kajti to je pot do uspeha! Srečno!

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Zaključna konferenca projekta SZS – Alternativa »Dostojna upokožitev«

V prvi polovici novembra je v stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic potekala zaključna konferenca projekta SZS – Alternativa »Dostojna upokožitev«, na kateri so prisostvovali vsi udeleženci projekta, vključno z gosti iz Norveške. V uvodu je predsednik SZS – Alternativa, **Zdenko Lorber** predstavil samo tematiko, oz. podal razloge, zakaj je celoten projekt pravzaprav potekal, v nadaljevanju pa so nosilci posameznih projektov znotraj krovnega projekta predstavili svoje končne ugotovitve, povezane s tematiko upokoževanja na delovnih mestih s povečanim tveganjem in vplivom na zdravje zaposlenih. Tako je magister **Aleš Pustovrh** povedal, da je sam projekt potekal v treh fazah in sicer: raziskava področja, štiri delavnice na to temo in pa zaključna Bela knjiga o sistemu ODPZ. Na kratko je predstavil sistem poklicnega zavarovanja v Sloveniji, katerega posebnost je, da je relativno drag in v celoti strošek delodajalca. Raziskava je pokazala, da smo železničarji na 4 mestu s 7 % zaposlenih v celotni kvoti poklicnega zavarovanja v Sloveniji. Mag. Pustovrh je podal tudi ključne primerjave z ostalimi državami EU, končna ugotovitev za Slovenijo pa je pokazala, da s sedanjim sistemom pravzaprav nihče ni zadovoljen, ne zaposleni, ne delodajalci.

Med razpravljalci je bil tudi **dr. Peter Pogačar**, ki je poudaril potrebo po re-

viziji delovnih mest, vključenih v ODPZ, kar je praksa tudi v tujini in pa nujnost razprave o prispevni stopnji – bi bila enotna ali diferencirana in kaj bi vsaka od možnosti prinesla vključenim v sistem.

Zelo zanimivo je bilo razmišljanje gospe **Tatjane Čerin** iz Gospodarske zbornice, ki je bila predstavnica delodajalske strani. Delodajalska stran se zavzema za čim nižjo prispevno stopnjo in teži k temu, da bi se število obremenjenih delovnih mest zmanjšalo, saj se tehnološka raven dviguje. Ravno tako vidijo rešitev te problematike v prerazporejanju delavcev in v prekvalifikacijah. Nimajo pa jasne vizije o tem, kam bi delavce prerazporejali, saj delovnih mest ni ravno v izobilju. Radi bi uvedli pojem specifičnega dela, ki bi zamenjal pojem škodljivega dela. Celoten cilj omenjenega sistema pa vidijo v tem, da bi se delavec upokožil ob dosegu rednih pogojev za upokožitev, kar pa se nekako ne sklada s težnjo sprememb pokojninske reforme, katera narekuje smernice podaljšanja delovne aktivnosti s strani zaposlene- ga s ciljem višje pokojnine.



V nadaljevanju je gospa **Lučka Böhm** iz Zveze svobodnih sindikatov Slovenije v svoji razpravi ugotovila, da je v Sloveniji končno padel tako imenovani »mit« o tem, da je bila beneficirana doba oz. danes dodana delovna doba ostanek nekega preživetega sistema, kar so vztrajno trdili delodajalci. Pokazalo se je, da takšne sisteme poznajo in tudi prakticirajo v tujini, kar so naši delodajalci včasih vztrajno poskušali ignorirati, danes pa sami sodelujejo v oblikovanju takšnega sistema pri nas, kar na delodajalski strani kaže na zelo velik miselni preskok.

Po predstavitvah je sledila razprava prisotnih, ki je bila na trenutke kar burna, saj imamo ne glede na zbliževanje stališč, predstavniki sindikatov in predstavniki delodajalske strani še vedno različ-



ne poglede predvsem na prej omenjeno prerazporejanje in prekvalifikacijo zaposlenih po določeni starosti in nezmožnosti opravljanja dela na prvotnem delovnem mestu. Nihče namreč ne zna razložiti, kje so tista delovna mesta, ki naj bi jih zasedli prerazporejeni delavci. Kdo bi jih zagotavljal? Delodajalci ali država? Težava, ki jo vidimo sindikati in ki jo priznavajo tudi na delodajalski strani je višina pokojnin, ki so v Sloveniji nizke, kar ni ravno motivacija za

upokojevanje in delavce dobesedno sili v podaljševanje delovne dobe.

Konferenco sta zaključila gosta iz Norveške, katere sistem je bil vzor za celoten projekt, gospod ystein Aslaksen in njegova kolegica, gospa Ingeborg Vestre, oba predstavnika NLF (National union of Norwegian lokomotivemen) – Sindikata strojevodij Norveške. Predstavila sta kronologijo sprejemanja nove pokojninske reforme in pokojninskih shem na Norveškem.

Norvežani so s projektom začeli že leta 2001 in ta še vedno traja, saj so Norvežani znani po tem, da nikoli ne rinejo z glavo skozi zid (kot pri nas!) in vse rešitve stokrat preverijo, preden jih uvedejo v prakso.

Povzetek celotnega projekta si preberite v nadaljevanju.

Robert Zakrajšek

Povzetek Bele knjige Dostojna upokožitev

Sistem pokojninskega zavarovanja za teža in zdravju škodljiva delovna mesta v Sloveniji obstaja vsaj od leta 1965. Po pokojninski reformi leta 2000 je sistem oblikovan kot sistem naložbenih računov, izvajalec tega zavarovanja v Sloveniji pa je KAD. V letu 2013 je bilo skoraj 45.000 zavarovancev, še okoli 2.000 zavarovancev pa ostaja na ZPIZ-u po starem zakonu o beneficirani delovni dobi. Plačevanje prispevkov miruje približno tretjini zavarovancev – to pomeni da trenutno niso zaposleni na takšnih delovnih mestih.

Preostalih 30.000 zavarovancev letno vplača dobrih 60 mio EUR prispevkov (manj kot 2 % plačanih prispevkov, ki jih zbere ZPIZ za redno pokojninsko zavarovanje). Prispevna stopnja znaša za večino zavarovancev 10,55 %. Zaradi prispevka za ODPZ se torej strošek dela poveča za 10 %, ki jih plača samo delodajalec. Dve tretjini delodajalcev je iz javnega sektorja (vojaki, policisti), 23 % iz paradržavnega sektorja (železničarji, šoferji v javnem cestnem prometu, piloti, rudarji) in 10 % iz zasebnega sektorja (železarji, tekstilke).

Na začetku leta 2012 je imel KAD skupaj 382 mio EUR premoženja. Z njim je upravljal relativno uspešno, saj je od začetka poslovanja dosegel kumulativno donosnost v višini skoraj 64 % in s tem presegal zajamčeno 2 % letno donosnost. Svoje delovanje je KAD financiral iz vstopnih, upravljaljskih in izstopnih provizij, ki so mu v letu 2012 prinesla 6,5 mio EUR prihodkov.

Konec leta 2013 ima KAD skoraj 500 mio EUR premoženja. Povprečna vre-

dnost premoženja na zavarovanca znaša 11.000 EUR, so pa med zavarovanci velike razlike – nekateri imajo premalo sredstev za izplačilo pokojnine, drugim pa za nekajkrat presegajo potrebno maso za izplačilo poklicne pokojnine.

Izplačila iz naslova pokojnin za ODPZ za predčasno upokožitev za delavce na teh delovnih mestih so v letu 2012 znašala zgolj 1 mio EUR, so se pa močno povečala v letu 2013. Pred sprejetjem pokojninske reforme – t.i. ZPIZ-2 – sistem tudi ni izpolnjeval osnovnega namena financiranja predčasnih upokožitev. Večina zavarovancev je raje podaljšala delovno aktivnost in privarčevani znesek dvignila v enkratnem znesku, kot da bi se odločila za predčasno upokožitev in prejemanje mesečne rente. V letu 2013 je opazna sprememba takšnega načina izplačil v smer, kot je bila zamišljena s pokojninsko reformo – financiranje predčasnih upokožitev.

Podoben sistem je razširjen tudi v drugih državah EU, vendar ne vseh. V EU tudi ne obstaja enotni pristop do tega sistema in tudi sistemi so zelo različni. Večinoma pokojninski sistemi določenim kategorijam delavcev omogočajo upokožitev pri nižji starosti od zakonsko določene – kot kompenzacijo za delovna tveganja na težkih in zdravju škodljivih delovnih mestih. Vsaka država to področje ureja individualno. Posebni režimi upokoževanja se bistveno razlikujejo po svoji »velikodušnosti« – po merilih in kriterijih, naboru »upravičenih« delovnih mest, pokojninskih bonusih oz. znižani upokožitveni starosti, možnosti predčasnega upokoževanja z ali

brez zmanjšanja pokojninskih koristi ter po načinu financiranja. Praviloma je urejena z zakonom, lahko pa tudi s kolektivnimi pogajanimi. Primarni cilj takšnih sistemov je zagotavljanje varnega in zdravega dela.

V celotni EU je jasen trend zniževanja obsega tega sistema (tipična primera sta Grčija in Madžarska). Pogosto se krči nabor upravičenih delovnih mest, strošek pa se praviloma prenaša na delodajalca. V večini drugih držav pokriva manjše število zavarovancev kot v Sloveniji. Slovenski sistem je primerjalno drag (prispevne stopnje so visoke) in v celoti strošek delodajalcev.

V sklopu primera dobre prakse smo analizirali in tudi predstavili norveški sistem predčasnega upokoževanja na takšnih delovnih mestih, ki ima nekaj zanimivih rešitev:

- Predvideva bonuse/maluse na prispevno stopnjo na osnovi ukrepov posameznega delodajalca za izboljšanje varstva pri delu
- Določa skupno vrednost pokojnine za vsa leta – to pomeni, da se mesečno izplačilo zniža ob predčasnem prehodu v pokoj in poveča ob kasnejšem
- Omogoča kombiniranje statusa upokoženca ter istočasnega dela
- Kombinira pokojnino iz več različnih virov, pri čemer so prispevki zelo nizki (kar pa dopolnjujejo s transferji iz proračuna – nafta !)
- Kombinira tako »defined benefits« kot tudi »defined contribution« sistem, omogoča lastno vodenje pokojninskih skladov (na primer v večjih podjetjih)

Del raziskave smo opravili tudi pri zaposlenih na težjih in zdravju škodljivih delovnih mestih v Sloveniji. Njihovo obnašanje do leta 2012, ko niso izkoristili možnosti za predčasno upokožitev, ampak so raje izbrali kasnejše upokoževanje in izplačilo v enkratnem znesku, bi lahko pomenilo da sistem neupravičeno omogoča predčasno upokožitev tudi delovnim mestom, ki niso (več) težka ali zdravju nevarna. Zaradi tehnoloških in socialnih sprememb lahko danes določeni delavci s takšnimi poklici še vedno opravljajo takšno delo tudi do redne upokožitvene starosti. Čeprav je del takšnih poklicev res takšen in je zato sprememba in čiščenje registra poklicev ter oblikovanje nove uredbe z merili in kriteriji za takšna delovna mesta nujna, pa večina poklicev vseeno zasluži posebno obravnavo.

Delavci na teh delovnih mestih tako poročajo, da so fizične in psihične težave postale del njih. Nanje pritiskajo veliki vplivi na telo, kot so delo v turnusu in delo ponoči (podrt bioritem), zaspanost, mraz, vremenski vplivi, prah, plini, hrup, slaba prehrana. Takšne vplive na telo je relativno enostavno izmeriti. Poročajo pa tudi o višjih normah in zahtevnejšem okolju, manj počitka, slabi opremi, manj preventive ..., ki vplivajo na psiho posameznikov in jih je zato bistveno težje izmeriti. Delavci poročajo o odgovornosti in zahtevnosti dela, napetosti, stalni koncentraciji, odločanju, strahu, nesrečah ter o neprestanih pritiskih in zahtevah. Z leti so težave in vplivi vse močnejši in hujši (predvsem psihološki) in se ne zmanjšujejo, kot bi pričakovali zaradi tehnološkega napredka.

Za zmanjševanje težav in negativnih vplivov, ki vplivajo na potrebo po zgodnejšem upokoževanju, so potrebni sistemski ukrepi na več področjih: preventiva, boljši delovni pogoji (varstvo pri delu!), preračun poreditve med delovnimi mesti. Za točno razumevanje možnih rešitev bo potrebno sicer več raziskav o vplivu delovnih mest na zdravje in življenjsko pričakovanje, dejstvo pa je, da delavci v sistemu ODPZ navajajo veliko iztrošenost.

Delavci, ki smo jih intervjuvali, imajo glede predčasne upokožitve zelo enotna in jasna stališča – predčasno upokožitev bi radi, ampak se zanjo ne morejo odločiti, ker bi bila njihova pokojnina prenizka. To jih sili v podaljševanje dela. Poleg tega so

zelo kritični do odzivnosti ZPIZ in KAD-a in skeptični do prihodnosti sistema in zadostnosti sredstev. Predvsem si želijo več in boljših informacij.

Na koncu smo pregledali še teoretične osnove posebnih upokožitvenih shem za težko in nevarno delo ter pripravili predloge za spremembe ureditve tega področja v Sloveniji.

Zgodnje upokoževanje je teoretično utemeljeno samo za ozko definirane skupine, ki imajo dokazano krajše življenjsko pričakovanje zaradi izpostavljenosti težkim in nevarnim delovnim okoliščinam. Tudi za takšna delovna mesta je bolje najti drugačne rešitve kot zgodnejši prehod v

sredstev) ali pa nižje stopnje in primanjkljaj (ter poznejše upokoževanje) pri določenih skupinah delavcev. Ker pa je sistem ODPZ sistem individualnih računov, prenos presežnih sredstev seveda ni mogoč. Smiselno bi bilo ponovno uvesti diferencirane prispevne stopnje po skupinah povečanja delovne dobe.

Na drugi strani prenos sistema ODPZ v prvi stebel in s tem uveljavljanje solidarnosti, prav tako ni priporočljivo, saj se s tem odpovemo donosnosti. Sistem ODPZ je trenutno ravno zaradi tega cenejši kot bi bil prenos v prvi stebel. Zato predlagamo nekaj konkretnih možnosti za izboljšave sistema:

Tabela 1: Predlog ukrepov za spremembo sistema ODPZ v Sloveniji

Ukrep 1	Ponovna uvedba različnih prispevnih stopenj po skupinah bi omogočila znižanje prispevnih stopenj za določene skupine.
<i>Možna izvedba</i>	<i>Predlog znižanja za 0,5 odstotne točke na skupino povečanja (torej uvedba prispevnih stopenj v višini 8.05, 8.55, 9.05, 9.55 in 12.1 odstotka – namesto trenutne enotne prispevne stopnje 10,55 % z eno izjemo -12,6 %). To bi zmanjšalo stroške delodajalcev. Znižanje prispevnih stopenj je upravičeno tudi zaradi nižjih sprejetih obveznosti po sprejemu pokojninske reforme ZPIZ-2 (odprava znižane poklicne pokojnine)</i>
Ukrep 2	Možnost ponovne uvedbe različnih stopenj povečanja dodane dobe po skupinah poklicev
Ukrep 3	Uvedba solidarnostnega sklada, ki omogoči pokritje vseh primanjkljajev pri vseh skupinah ter uvede solidarnost v sistem individualnih varčevalnih računov. Možnost financiranja tega sklada z 2 % izstopno provizijo ali z drugimi ukrepi.

pokož (vzpostavljen sistem prekvalifikacij, izboljšanje kakovosti delovnih mest, višje plačilo za delo v času kariere).

Trenutni sistem v Sloveniji je po spremembi prispevne stopnje v letu 2010 v veliki meri dolgoročno finančno vzdržen. Za določene posameznike bodo sicer njihova sredstva premajhna za izplačilo pokojnine ob predčasnem odhodu v pokoj, vendar pa bo njihovo število majhno, obseg manjkajočih sredstev pa relativno majhen (ocenjen na manj kot 1 % maksimalne vrednosti sklada). To je posledica visoke prispevne stopnje, ki bremeni delodajalce in večini zavarovancem omogoča relativno velika sredstva, ki presegaajo njihove potrebe – včasih celo močno presegaajo. V tem sistemu obstaja jasna izbira – imeti visoke prispevne stopnje (kar je drago za delodajalce in ustvarja presežke

Na sistem upokoževanja je nujno gledati širše, saj rešuje tudi težave, ki so nastale zaradi neurejenosti sistema varstva pri delu, invalidskega upokoževanja in sistema ugotavljanja poklicnih bolezni. Rešitve za delavce (in poklice) so lahko različne od predčasnega upokoževanja. Ureditev sistema ODPZ je samo del ureditve sistema delovnega okolja v Sloveniji, ki vsebuje vsaj še izboljšavo sistema varstva pri delu (npr. motiviranje delodajalcev za izboljšanje delovnih mest), urejen sistem ugotavljanja poklicnih bolezni ter invalidskih upokožitev ter zagotavljanje prekvalifikacij in/ali subvencija za delo na drugem delovnem mestu. Tu je nujna vloga države kot regulatorja, ne delodajalca.

Vir: Bela knjiga – Dostojna upokožitev

Najbolje plačani proti najbolje preplačanim

Ja, ta naš svet se pa res vrti v neki čudni smeri. Veseli december že pošteno vpliva na nekatere. Vsaj po njihovem govoru in pisanju zgleda tako. Počasi fantje, počasi, mesec je še dolg... No, kakorkoli, spet se po svetu širijo »resnice«. Ob bok reševanju naših cvetočih bank, kjer si vodilni brezsravno delijo nagrade za rešitev banke, kjer pravzaprav niso naredili nič (razen zaj.... celotno situacijo), saj so oz. bodo banko sanirali davkoplačevalci, so nekateri spet postavili neverjetne zaslužkarje iz sistema Slovenskih železnic. Predvsem eno, menda najbolje plačano osebo, ki jim že od nekdaj nekako kar ne gre in ne gre »v lajšto«. Namerno ne izpostavljam imena, saj je naš kolega že tako ali tako medijska zvezda brez primere v našem prostoru. Pa se mu ni potrebno pretvarjati da zna peti, plesati ali kako drugače mešati meglo. Preprosto hodi v službo. Kajti vsi očitki o zaslužku govorijo o funkcijah, ki jih dejansko opravlja, torej je v službi. Kakšna zgodba o uspehu! Vsaj nekdo, ki denar zasluži na delovnem mestu in ne med skritimi »biznisi«, kot nekateri »nedotakljivi«. In zato ga je potrebno razkrinkati, razbiti, obsoditi. Poglejte ga! Hodi v službo in zasluži XY evrov (podatke dobite v medijih)! Ta je

sumljiv in ga je potrebno »secirati«! Firma pa »jamra« in zahteva neke milijone, ki jih naša prepoštena država menda dolguje. Koliko šol, bolnišnic in vrtcev (ki jih seveda s tem denarjem nikdar in nikoli ne bi zgradili, saj bi šel za druge »namene«), bi lahko postavili s temi sredstvi in koliko (kar je veliko bolj verjetno) bank bi lahko sanirali! Tako grmijo naši medijski dušebrižniki!

In ob vsem teh grmenju, ki pa ne povzroča ne vem koliko dežja, preprosto pozabljajo na neko drugo skupino v našem sistemu. Skupino »najbolje preplačanih«. Hej, medijska srenja! Tukaj sedijo pravi asi. Vrzite svoje ostre sokolske poglede na trumo zaposlenih v sistemu Slovenskih železnic, ki so zelo dobro plačani samo zato, da vsak mesec dvignejo plačo. Zakaj jo pravzaprav dobijo, nihče ne ve. Niti oni sami ne. Nekateri so zaslužni že s tem da obstajajo. Zagotovo plače ne dobijo za zasluge pri reševanju našega podjetja. No, če pod zasluge damo dejstvo, da znajo zaposlenim elegantno izpuliti denar iz žepa in se nato hvaliti z dobičkom....

Moje mnenje je, da si vsak, ki kakorkoli prispeva k temu, da je podjetje nad vodo in da še vidimo smer k obali, kamor moramo priplavati, da bomo rešeni, zasluži

plačilo. Pa tudi če je to visoko. Tudi tisti, ki sedaj vlečejo nosove (kuhajo »foušijo«, saj smo vendarle v Sloveniji) po tleh zaradi objavljenih zneskov, bi si ga zaslužili. Absolutno! Samo fantje in dekleta, včasih bo potrebno pomisliti tudi na to, kaj je dobro za podjetje in ne samo, kaj bi godilo vam osebno. Naš kolega se trudi tudi za podjetje in ne samo zase, tako kot večina »koritašev«. Morda so včasih kakšne njegove poteze nerazumljive, a še vedno so zaposleni v njegovem besednjaku na prvem mestu. Kar pri nekaterih že davno ni več praksa!

Zato pa, predstavniki medijev! Vem, da delate z najboljšim namenom, a verjemite, težava ni vedno tam, kamor vas usmerijo »zanesljivi viri«. Velikokrat je v tem zamegljevanje dejstev, preusmerjanje pozornosti iz pravih problemov, prirejanje terena za pobiranje zaslug... Veste, naš kolega ni problem številka ena na Slovenskih železnicah. Pravi problemi so varno poskriti in zelo dobro preplačani za neučinek, ki ga ustvarijo. Koliko prispevkov bi se dalo napisati na to temo ...

Robert Zakrajšek

Komu zaupati

Nikakor ne morem mimo dejstev, ki so imela za posledico izredni dogodek, ko na signalu pač ne sveti zelena luč. Na žalost se je to zgodilo na postajah Ljubljana Vižmarje in Podnartu. Posledice so bile hude, škode je bilo veliko, na srečo pa ni bilo smrtnih žrtev.

So pa nastale psihične posledice službujočega osebja udeleženega v teh dogodkih, predvsem pri strojevodjih, kajti slike nesreče ni mogoče izbrisati. Vedno, ko strojevodja pelje mimo, se spomin zavrti nazaj in temu ni mogoče ubežati.

Oba izredna dogodka sta morda nastala kot posledica nesporazuma, preobremenjenosti, ali nepoznavanja določene postaje. Sekundarno pa gotovo tudi

zaradi vpliva zastarele tehnike. Ob tem se sprašujem, komu zaupati, da vlak srečno prispe do cilja. Strojvodja ne more poznati vseh postaj v državi do potankosti, zato mora zaupati, to zaupanje glede na omenjene dogodke pa vidno peša.

Najlaže je reči, da so ti dogodki nastali zaradi nepoznavanja predpisov, tudi postaj, pa temu še daleč ni tako. Po bitki bi bil vsak general, v bitko pa ne bi šel. Veliko opozarjamo na probleme, posluha je malo, problemi se rešujejo prepočasi. Ni volje, ni želje, da o izogibanju odgovornosti niti ne govorim.

Mene pa kot »vlekarja« to zelo skrbi in mi ni vseeno, kako bomo vozili jutri. Zato apeliram na strojno osebje, imejte

radi najprej sebe in zaupajte predvsem sebi. Bodite previdni. Zadevo, ki ni predvidena preverite dvakrat in če je vsaj malce sporna, naj se vam nikamor ne mudi. V naglici lahko pride do napake, posledice so lahko katastrofalne, časa pa se v tem primeru žal ne da zavrteti nazaj. Takrat ste sami, obdani samo z realnostjo. Takšna so dejstva, zato imejte previdnost na prvem mestu, pa naj se nekaterim še tako mudi ... Strojvodje vozimo vlake in nihče drug! Nekateri pač mislijo, da vozijo vlak, ampak ostane samo pri besed mislijo ...

V novem letu vsem želim obilo zdravja in pa veliko srečno prevoženih kilometrov.

Marko Janežič

Predsednik prometno tehnične komisije SSSLO

Problematika, s katero se strojevodje vsakodnevno srečujemo ...

V pogovorih z vami ste mi večkrat govorili o težavah, s katerimi se srečujete pri opravljanju vašega dela. Tematiko sem poskušal strniti v nekaj vprašanj, katera sem posredoval našemu kolegu, Zlatanu Ostrouški, ki je pripravil konkretno odgovore in razlage določenih situacij, ki nam na terenu večkrat povzročijo obilo slabe volje. Upam, da boste dobili zadovoljujoče odgovore, ki vam bodo na terenu pomagali pri korektnih, predvsem pa pravih odločitvah.

Zamenjave strojevodij na postajah, ki so dobesedno sredi »ničesar«. Jo ima strojevodja pravico odkloniti – gledano povsem iz človeškega vidika?

Zamenjave na takih postajah niso predvidene, te so posledica velikih nerednosti pri voznjah predvsem tovornih vlakov. To je praktično vsakodnevni primer na progi Ljubljana- Sežana in Divača -Koper, predvsem zaradi stanja infrastrukture (prekratki tiri na postajah, zapore tirov, počasne vožnje, predolgi časi obnov postaj), po mojem mnenju tudi zaradi prevelikega števila vlakov glede na zmožnost proge in tirne kapacitete postaj, pa tudi zaradi okvar vlečnih vozil in signalnovarnostnih naprav.

Jo ima strojevodja pravico odkloniti? Če se strojevodji izteče izmena na taki postaji, pač ni druge rešitve. Kdo lahko predvidi, da bo vlak za pot iz Divače do Kopra potreboval 8 ur, namesto običajne ene ure? Nadzorniki vleke so zaradi nerednosti, pomanjkljivih informacij o gibanju vlakov ter predvidenih časih izrednih postankov, prisiljeni izvajati zamenjave praktično na vseh postajah, da bi strojevodjem poskušali zagotoviti pravočasen povrtek v domicil.

Kako se takim zamenjavam izogniti? Z zmanjšanjem števila vlakov? S tem bi dosegli večje spoštovanje voznega reda in večjo kakovost storitev, hitrejši obrt vlečnih vozil, izgubili bi pa del tovora in s tem tudi del prihodkov.

Z boljšim vzdrževanjem vlečnih sredstev in signalnovarnostnih naprav? Glede na to, da se zmanjšujejo sredstva za vzdrževanje, tega ni pričakovati.

Ostanejo nam organizacijski ukrepi. V Divači se v času zapore tira, ki traja dalj časa, zagotovi dodatno vozilo z voznikom, kar malenkost pripomore k boljšemu zagotavljanju zamenjav strojevodij.

Lahko pa se doda še kakšna dodatna izmena strojevodij, da imajo nadzorniki več možnosti za pravočasne zamenjave, pa tudi izdelava razporedov, kjer bodo izmene dolge med 10 in 12 urami (raje 12 kot 10).

Razlaga sledeče situacije – danes sem npr. daljšal izmeno za dve uri. končati bi moral ob 22 uri, pa sem podaljšal in moram jutri priti ob 24.00. Naslednja predvidena izmena bi morala trajati od 22 ure zvečer do npr. 8 ure zjutraj. Sem sedaj dolžan delati do 12 ure (torej polnih 12 ur), ali imam pravico zahtevati konec izmene ob predvideni 8 uri zjutraj? Se ima delodajalec pravico izgovarjati na prometno situacijo, izredne razmere (zapora tira – predvidena!!!)?

Spet smo pri problemu nerednosti tovornih vlakov. Da, pogostoma se dogajajo podaljševanja izmen in s tem posledično zamaknitev začetka nastopa naslednjega dne. Redki pa so primeri, da pride do podaljšanja službe preko 12 ur. Seveda je to v nasprotju s Kolektivno pogodbo za dejavnost železniškega prometa, ki v 85. členu pravi:

85. člen

Delodajalec je dolžan vsem delavcem, zaposlenim v družbi, vnaprej določiti najmanj mesečni oziroma letni razpored delovnega časa z začetkom in koncem izmene.

Izvršilni železniški delavec je v primeru dela v izmeni, ki je po mesečnem razpore-

du krajša od 12 ur, dolžan nadaljevati z delom do 12 ur, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- *da je to vožnja vlaka proti mestu nastopa na delo delavca*
- *da to nima za posledico onemogočanja predvidenega nastopa dela delavca v naslednji izmeni zaradi potrebnega počitka med dvema izmenoma,*
- *da je to mesečno največ 6 ur*

Ob resni nesreči, nesreči ali incidentu v železniškem prometu ali zaradi naravne nesreče, se lahko izmena, ki sme trajati največ 12 ur, podaljša za največ 2 uri, pod pogojem, da se izvršilni železniški delavec čuti zmožnega za opravljanje dela.

Do navedenega primera ne bi smelo priti, saj je zaradi podaljšanja izmene naslednji dan delavcu onemogočeno priti na delo ob predvidenem času nastopa. Ker je pa delavec prvega dne podaljšal izmeno za dve uri, je potrebno naslednjega dne to upoštevati in mu omogočiti za dve uri krajšo izmeno in konec po razporedu, v tem primeru ob 8. uri.

Kaj se lahko naredi, da do podaljševanja izmen ne bi prihajalo?

Na prvem mestu so vsekakor razporedi osebja, kjer naj bodo izmene dolge med 10 in 12 ur, za naslednjo izmeno pa določiti nastop za tako uro, da ne bo v primeru, če do podaljšanja izmene vseeno pride, potrebno strojevodji zamakniti nastop. Na to predstavnik delodajalca pri izdelavi razporedov že dalj časa opozarjamo, pa nam kar naprej ponujajo izmene, ki so krajše od 10 ur. Upam, da je z letošnjimi predlogi razporedov kaj boljše in da vsaj zaradi tega do podaljševanj ne bo prihajalo.

Kaj točno sodi pod pojem poznavanje prog? Ali na primer v to sodi tudi poznavanje lokalnih vremenskih razmer (kot je bilo na primer razloženo meni)? Ali smo

dolžni poznati postajne poslovne rede, na katere se sklicuje vodenje prometa?

Zmotno je mišljenje nekaterih, da mora strojevodja poznati vse, kar je predpisano v poslovnih redih postaj ter poslovnih in tehnoloških procesih dela prevoznika.

Signalni pravilnik določa prometno signalizacijo, vrste signalov, signalnih znakov, njihov pomen, obliko, barvo, najmanjšo vidno razdaljo, mesto za njihovo vgraditev oziroma postavitve in način njihove uporabe v železniškem prometu, Prometni pravilnik pa določa pogoje in način organizacije ter opravljanja varnega in rednega železniškega prometa na območju Republike Slovenije, ki jih morajo upoštevati upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki, razen če za industrijske tire in proge drugih železnic niso predpisani drugačni pogoji za opravljanje železniškega prometa.

Organizacija dela na postajah, ki je predpisana v postajnih poslovnih redih, mora biti v skladu s tema dvema pravilnikoma.

Torej so vsi podatki, ki jih strojevodja potrebuje iz postajnih poslovnih redov, napisani v Navodilu o progi. To so predvsem:

- Seznam postaj in službenih mest na katerih je dovoljena hitrost pri vožnji čez kretnice nižja od 35 km/h
- Opremljenost prog z ASN, APB, MO, RDZ in napravami za daljinsko vodenje prometa ter zavorne razdalje
- Seznam postaj, na katerih opravlja ranžiranje vlakov stalna premikalna skupina
- Seznam postaj s svetlobnimi uvoznimi signali, pri katerih mora strojevodja po ustavitvi vlaka oddati dvakrat signalni znak »Pazi«
- Seznam postaj s skupinskim izvoznim ali skupinskim kritnim signalom
- Seznam postaj, na katerih strojevodja s signalnim znakom obvesti prometnika, da se je vlak ustavil in da je ločnica prosta
- Posebni pogoji in navodila

Vse omenjeno strojevodja spoznava med praktičnim usposabljanjem ali pri ogledu proge.

Naj še navedem določbi o poznavanju prog in premikalnih mest iz Priročnika za

strojevodjo:

3.1 Poznavanje železniških prog

3.1.1 Strojvodja in pomočnik strojevodje oziroma kurjač parne lokomotive morajo pri svojem delu poznati železniško infrastrukturo, na katerih opravljajo delo. Za varno vožnjo vlaka na posameznem vlečnem odseku morajo navedeni izvršilni železniški delavci poznati:

- zaporedje in približno oddaljenost prometnih mest,
- približna stojišča signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav ob progi in glavnih prevoznih tirih prometnih mest,
- nagibne razmere proge,
- kje so nevarna mesta in objekti na progi in ob njej (tehnični objekti, nivojski
- prehodi, useki, predori, mostovi, stene, loki, itd.),
- na katerih mestih je povečana nevarnost ob večjih količinah padavin (plazovit teren).

3.1.2 Vlečne odseke, na katerih matična vlečna enota prevoznika redno opravlja vleko, spoznava strojevodja med praktičnim usposabljanjem, kar potrdi s podpisom v obrazec o evidenci poznavanja prog pred začetkom opravljanja samostojnega dela, nato pa vsako naslednje leto pri prvem rednem šolanju.

3.2 Poznavanje premikalnih mest

3.2.1 Strojvodja mora za delo na stalnem premikalnem mestu (na ranžirni postaji in/ali na postaji, na kateri prevoznik organizira stalni premik) poznati tehnološki proces premika na tej postaji. Z njim se seznani med praktičnim usposabljanjem, kar potrdi s podpisom v obrazec o evidenci poznavanja premikalnih mest pred začetkom opravljanja samostojnega dela, nato pa vsako naslednje leto pri prvem rednem šolanju.

Kaj piše Prometni pravilnik glede strojevodje in poznavanja postajnih poslovnih redov?

4. člen – (predpisi o opravljanju železniškega prometa)

(3) Določbe postajnega poslovnega reda, tehnološkega procesa dela in poslovnega reda na industrijskem tiru, ki se nanašajo na delo strojevodje, morajo biti objavljene v Priročniku za strojevodjo in/

ali Navodilu o progi. Določbe, ki se nanašajo na ostalo osebje prevoznika, mora prevoznik objaviti v poslovniku.

10. člen – (postajni poslovni red)

(2) Določbe postajnih poslovnih redov, ki veljajo za izvršilne železniške delavce upravljavca in prevoznika, mora upravljavec posredovati prevozniku, ki jih prevoznik za strojevodjo navede v Priročniku za strojevodjo in/ali Navodilu o progi, za ostale izvršilne železniške delavce pa v poslovniku. Podatke, ki se nanašajo na vozne rede posameznih vlakov, morata prevoznik in upravljavec pred veljavnostjo operativnega voznega reda uskladiti.

Kako poteka obveščanje o odmoru? Natančna razlaga. Ali ima nadzornik ali vodenje prometa pravico reči, da si imel odmor, če si stal pol ure na postaji in gledal v signal, ne da bi ti kdorkoli povedal, koliko časa boš stal tam?

Potrebno je ločiti odmor med delom, ki ga predpisuje Zakon o delovnih razmerjih in Kolektivna pogodba za dejavnost železniškega prometa in počitkom, ki ga predpisuje Uredba o merilih za delo v izmenah izvršilnih železniških delavcev in Navodilo za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil.

Pri koriščenju odmora smo prosti delovnih obveznosti, to pomeni da lahko zapustimo vlečno vozilo. To lahko storimo praviloma samo na zasedenih postajah, medtem ko zapuščenje vlečnih vozil na nezasedenih postajah na zahtevo upravljavca trenutno ni dovoljeno (predlog sprememb Prometnega pravilnika, ki naj bi bile objavljene v kratkem, pa bo zapuščenje vozil na nezasedenih postajah dovoljevalo pod pogojem, da so vozila zavarovana proti samopremaknitvi in proti uteku).

Pri počitku pa smo dolžni opravljati vse službene obveznosti, razen vožnje vlaka in premika (kar pomeni opravljanje zavornih preskusov, pregled vlečnih vozil, zamenjave osebja itd.).

Pri razporedih, kjer so pretežno potniški vlaki, izraba odmora ne bi smela biti problem, saj je odmor predviden v samem razporedu. Drugače je pri vožnjah

tovornih vlakov, kjer se zaradi zamud, pomanjkanja lokomotiv in vlečnega osebja, nadzorniki vleke trudijo na vse mogoče načine zvoziti planirane vlake, tudi s prepričevanjem strojevodij, da bi lahko imeli odmor pri postanku, ki je trajal pol ure ali več, čeprav ni imel pogojev za izrabo.

Strojevodjem priporočam, naj pri tovarnih vlakih planirajo odmor na obračalnih postajah (Zalog, Koper, Maribor, Dobova, Sežana) in o tem pravočasno obvestijo nadzornike vleke, da lahko vnaprej planirajo odsotnost strojevodje. S pravočasnim obveščanjem bi po mojem mnenju v veliki večini rešili problematiko izrabe odmora med delom.

Določbi o odmoru med delom in času trajanja vožnje ter počitku:

KPDŽP

27. ODMORI MED DELOM

106. člen

Delodajalec je dolžan vsem delavcem določiti izrabo plačanega odmora med delovnim časom z mesečnimi oziroma letnimi razporedi delovnega časa ter pri tem upoštevati, da se izraba odmora lahko določi šele dve uri po začetku in najkasneje dve ure pred koncem delovnega časa.

Delodajalec lahko določi odmor med delovnim časom le v enkratnem trajanju, razen v primerih iz 4. alineje naslednjega odstavka tega člena, ko je mogoče zaradi tehnološkega procesa dela določiti odmor v dveh delih, pri čemer en del ne sme biti krajši od 30 minut.

Odmor med delovnim časom določi na posamezen dan ali izmeno v trajanju, kar je odvisno od razporeda delovnega časa ter narave dela, in sicer:

- delavcem, ki delajo polni delovni čas: 30 minut,
- delavcem, ki delajo manj kot polni delovni čas (krajši delovni čas): za vsako uro dela po 5 minut, vendar ne več kot 30 minut in ne manj kot 15 minut,
- delavcem, ki delajo več kot polni delovni čas (nadurno delo) za vsako uro dela preko polnega delovnega časa še po 5 minut,
- delavcem, ki delajo v izmenah: za vsako uro dela nad 8 ur še po 5 minut,

- vozniku, ki vozi tovorno motorno vozilo z največjo dovoljeno maso nad 3.500 kg 30 minut po 4 urah vožnje,
- delavkam, ki delajo ponoči: 50 minut oziroma za vsako uro dela nad 8 ur še po 5 minut.

V kolikor delodajalec delavcu ne določi odmora med delovnim časom v skladu s prejšnjimi odstavki, oziroma delavcu, kljub določitvi odmora med delovnim časom njegova izraba ni omogočena, ima delavec v skladu s prvim odstavkom pravico sam določiti čas izrabe odmora med delovnim časom na način, ki ne ogroža varnosti železniškega prometa.

Navodilo za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil

3.3 Trajanje vožnje Izvršilni železniški delavec, ki upravlja vlečno vozilo, sme v eni izmeni voziti vlečno vozilo največ 10 ur.

V čas trajanja vožnje vlečnega vozila se štejejo vse neprekinjene vožnje vlečnega vozila. V čas neprekinjene vožnje se šteje:

- čas vlakovne vožnje, vključno s postanki, ki so krajši od 10 minut,
- čas vlakovnega premika, vključno s postanki, ki so krajši od 10 minut,
- čas postajnega premika, vključno s postanki, ki so krajši od 10 minut.

Neprekinjena vožnja sme trajati največ 4 ure. Po 4 urah neprekinjene vožnje je potrebno zagotoviti najmanj 30 minut prekinitve. To ne velja v primeru, če osebje vlečnih vozil takrat začne z dnevnim ali tedenskim počitkom. Če do poteka 4 ur neprekinjene vožnje osebje vlečnih vozil še ni izkoristilo odmora, se čas prekinitve združi z odmorom. V tem primeru delavec prekine z delom in ni dolžan opravljati delovnih obveznosti. Časi posameznih voženj se seštevajo v neprekinjeno vožnjo dokler ni izpolnjen pogoj 30 minutne prekinitve vožnje.

Časi prekinitve daljših od 10 minut in časi prekinitve krajših od 30 minut se ne štejejo v čas neprekinjene vožnje in se ne štejejo v čas počitka.

Najmanj 15 minut pred izrabo 30 minutne prekinitve mora delavec o tem obvestiti nadzornika vleke. Prekinitve mora delavec izrabi na zadnji postaji predno mu poteče

4 ure neprekinjene vožnje.

Situacija – naša beseda proti besedi vodenja prometa – v primeru izrednega dogodka. Kako ukrepati in kaj sindikat lahko stori v tem primeru za zaščito člana? Mnenje glede »fenomena«, da je s strani vodenja prometa vedno vse evidentno pravilno, če pa so nejasnosti, se nenadoma pokvari tonski zapis.

Kolikor sem osebno sodeloval pri poslušanju registriranih naprav v primerih izrednih dogodkov, nisem imel primera, da bi bilo kaj narobe z zapisi. Največkrat je problem kvalitete zapisa, predvsem pogovorov preko UKV naprav.

Težko je ugotavljati odgovornost udeleženi delavcev v primerih izrednih dogodkov, kjer so se dajali signalni znaki ročno ali neposredno ustno, ravno tako pri neposrednih ustnih obvestilih ali v primeru postavljanja voznihi poti vlaku ali premiku in se protokoli ne registrirajo.

V primerih, ko se samo sumi delavca odgovornosti za izredni dogodek, ni pa dokazov za to, je pravilno, da se postopek proti delavcu ustavi. To se velikokrat dogaja ob prerezih kretnic, ki niso vključene v SV napravo, prerezih kretnic ali iztirjenjih na kretnicah, ki so vključene v SV napravo, niso pa registrirani protokoli postavitve voznihi poti.

Sam sem zastopal člane našega sindikata v takih primerih in vedno, ko je bil delavec prepričan, da tega ni storil, smo dosegli ustavitev postopka.

Naj na tem mestu še pozovem strojevodje na pravilno predstavitev (priimek strojevodje, številka vlaka, kraj nahajanja – če kliče strojevodja) klicanega ali kličočega preko telekomunikacijskih sredstev ter ponovitev sprejetega obvestila.

Kako smo zavarovani na delovnem mestu? Smo zavarovani tudi mi ali samo vlak? Kaj storiti, če delodajalec odklanja plačilo odškodnine?

Na to vprašanje navajamo odgovor delodajalca, ki je bil poslan Svetu delavcev kapitalsko povezanih družb.

Svet delavcev kapitalsko povezanih družb v sistemu slovenskih železniških družb je na svoji 5. Seji dne 4.10.2012 sprejel sklep št. 43, da poslovodstvo družbe SŽ, d.o.o. pripravi poročilo o zavarovanju zaposlenih s posebnim poudarkom na zavarovanju za primer poškodb pri delu.

V gradivu predstavljamo zavarovanja, ki so jih sklenile družbe v skupini Slovenske železnice in se nanašajo na zavarovalna kritja za škodo nastalo zaposlenemu zaradi poškodbe pri delu.

Družbe v skupini Slovenske železnice imajo sklenjena zavarovanja za delodajalčevo odgovornost za škode, ki nastanejo zaposlenim pri opravljanju dejavnosti družbe. Izjema je le Prometni inštitut Ljubljana, d.o.o., kjer je v sklopu police za zavarovanje splošne odgovornosti izrecna klavzula o izključitvi kritja za zahteve delavcev. To zavarovanje imajo sklenjene vse družbe v skupini Slovenske železnice pri Zavarovalnici Triglav d.d. razen SŽ-ŽIP storitve, d.o.o., ki ga ima sklenjenega pri Adriatic Slovenica.

Z zavarovanjem delodajalčeve odgovornosti je urejeno zavarovanje civilne odgovornosti delodajalca in s tem zavarovanjem jamči zavarovalnica za škode zaradi civilno pravnih odškodninskih zahtevkov, ki jih zaposleni uveljavljajo proti delodajalcu zaradi dogodka, ki izvira iz dejavnosti delodajalca. Zavarovalnica izplača odškodnino delavcu v primeru, če je delodajalec za nastanek delavčeve poškodbe pri delu odgovoren po krivdnem načelu ali po načelu objektivne odgovornosti, in je v takem primeru delodajalec odgovoren tako za materialno kot nematerialno škodo, ki nastane delavcu zaradi poškodbe na delu.

Vsak delavec lahko z odškodninskim zahtevkom zahteva od delodajalca odškodnino za nematerialno in z njo povezano materialno škodo zaradi telesne poškodbe, ki mu je nastala pri opravljanju dela. Delavec lahko vloži odškodninski zahtevek pri delodajalcu, v skladu z Obligacijskim zakonikom pa tudi neposredno na zavarovalnico.

Če so postavljeni odškodninski zahtevki na delodajalca ali če je proti njemu vložena odškodninska tožba, mora delodajalec o tem takoj brez vsakega odlašanja obvestiti zavarovalnico in ji dostaviti vse

listine, ki vsebujejo te zahteve. Delodajalec mora obravnavanje odškodninskih zahtevkov prepustiti zavarovalnici, zaradi česar ni upravičen odškodninskih zahtevkov zavrniti, zlasti pa jih ne sme pripoznati. Zavarovalnica prouči odškodninske zahteve tako po temelju kot po višini in ugotovi upravičenim zahtevkom v skladu z obstoječo sodno prakso. Zavarovalnica jamči za škodo, za katero odgovarja delodajalec, največ do v zavarovalni pogodbi dogovorjenega zneska zavarovalnega kritja. Limit zavarovalnega kritja imajo družbe v skupini Slovenske železnice različno urejen in sicer v razponu od 50.000 EUR pa do 250.000 EUR glede na potencialno rizičnost dejavnosti, s katero se ukvarja posamezna družba. Če limit zavarovalnega kritja ne zadošča, delodajalec poravnava delavcu razliko do upravičene odškodnine za povračilo nastale škode pri delu.

Pri uporabi službenih cestnih vozil je sklenjeno zavarovanje avtomobilske odgovornosti za poškodbe oseb in stvari, ki nastanejo pri uporabi in posesti cestnega vozila v lasti družb v skupini Slovenske železnice. Z uveljavljanjem odškodninskega zahtevka povrne zavarovalnica na podlagi civilnega prava škodo za telesne poškodbe ali smrti osebe in poškodbe stvari, ki je pri uporabi cestnega vozila nastala zaposlenim delavcem. V sklopu avtomobilskega zavarovanja je sklenjeno tudi zavarovanje voznika za škodo zaradi telesnih poškodb (AO-plus). Zavarovalnica je zavezana povrniti škodo, ki jo zaradi telesnih poškodb v prometni nesreči z zavarovanim motornim vozilom utрпи delavec kot voznik zavarovanega motornega vozila. V primeru smrti delavca povrne zavarovalnica škodo njegovim svojcem. Dajatve zavarovalnice so omejene z zavarovalno vsoto dogovorjeno v polici, ki znaša v višini 51.000 EUR za vse družbe v skupini Slovenske železnice.

Za zaposlene je sklenjeno tudi kolektivno nezgodno zavarovanje za nezgode, ki se delavcu pripetijo kjerkoli in kadarkoli, torej tudi za poškodbe pri delu. Delavec je upravičen do zavarovalnine v višini dogovorjene zavarovalne vsote za nezgode, katera posledica je smrt zaradi nezgode, trajna invalidnost kot posledica nezgode, dnevna odškodnina, smrt zaradi bolezni. Če je pri zavarovanju avto-

mobilske in delodajalčeve odgovornosti upravičen delavec do odškodnine samo v primeru odgovornosti delodajalca za nastanek delavčeve nezgode pri delu, se pri kolektivnem nezgodnem zavarovanju ne ugotavlja odgovornost oziroma krivda delodajalca za nezgodo, temveč je delavec upravičen do zavarovalnine že zaradi samega dejstva nastanka nezgode v višini do dogovorjene zavarovalne vsote za posamične zavarovane nevarnosti.

Novička

Na Agenciji za železniški promet potekajo usklajevanja predlogov sprememb Prometnega pravilnika, na katere je dal pripombe in predloge za spremembo tudi naš sindikat. Prav tako se pripravljajo predlogi sprememb Signalnega pravilnika ter Priročnika za strojevodjo. Ker usklajevanja še niso zaključena, bomo o vsebini sprememb pisali v naslednji številki Budnika.

V tem mesecu se je pričelo izdajati nov računalniški obrazec Poročilo o sestavi in zaviranju vlakov za tovarne vlake, ki je preglednejši in kjer so vsi podatki, ki jih strojevodja potrebuje, na eni strani. V kratkem se pričakuje tudi nov obrazec za potniške vlake, ki bo enak kot pri tovarnih.

Ravno tako so se zaključila usklajevanja o oceni tveganja. Dosegli smo rešitev glede hrupa na vlečnih vozilih, zamenjava stranskih oken na dizelskih lokomotivah, preblazinjenje strojevodskih stolov na lokomotivah 664 in 644, kjer bo vgrajena spominska pena ter nova osebna varstvena sredstva, to je dežna jakna in gamaše.

Prav tako je novost ocenjevalni list za strojevodjo in kurjača na parnih lokomotivah, saj so tam prisotne drugačne nevarnosti kot pri ostalih vrstah vlečnih vozil.

Robert Zakrajšek
in Zlatan Ostrouška

Nočna izmena s prijateljico »Brižito«

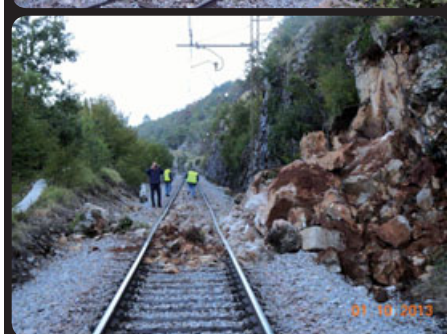
Kjer se kolesa vrtijo, vedno lahko pričakuješ kaj neplaniranega, tega se strojevodje dobro zavedamo, kajti ko se usedeš na lokomotivo, ki ti iz dneva v dan postaja vedno bolj zvesta prijateljica, je ogromno »ČE-jev«, da se izmena konča po planu – turnusu.

Tudi zadnja septembrska nočna izmena je za strojevodjo, ki je z dvojnikom – vlak z rudo težak 1.400 ton, s pripeto doprežno lokomotivo iz Kopra, po vseh premaganih počasnih vožnjah, želel pospešiti hitrost vlaka, zagledal z reflektorjem razsvetljen kup kamena z ogromno skalo na tirih. Ni bilo časa obvestiti doprežne lokomotive, ni bilo časa za razmišljanje ali kaj drugega, kot udariti po brzi zavori in čakati kaj bo. Občutka čakanja ni moč opisati, misli in upanja letijo s hitrostjo svetlobe, a sledi udarec, pok in potem tišina. Zvesta prijateljica Brižita, tokrat serije 363-020, pokaže, da je strojevodji res največja – prava prijateljica, saj je kljub naletu, odtrganemu plugu, iztirjenju prve osi, za strojevodjo nočne izmene ostala varna. Varna je bila tudi za krajane majhne vasice Prešnica, saj so njihove hiše prav pod nasipom proge.

Sledi razmišljanje in ugibanje in ponovno »ČE-ji« – kaj, če bi na skalo in odron naletela lokomotiva serije 541 – »Živa« ter 1.600 ton težak vlak kerozina, ki je prav pred tem vlakom prevozil KM 16 proge Koper-Divača? Kaj če bi na ta kup naletela potniška garnitura? A ostane hvala bogu le »ČE«.

Dogodek naj bi bil šola za vse, saj je bila progla zaprta dobrih 15 ur. Zbudila se je javnost, ministrstvo za promet, Luka Koper, tudi SŽ in sindikati na SŽ, ki so javnosti sporočili, da je izgradnja drugega tira Divača – Koper, ne samo nuja temveč obveza, če želimo ostati konkurenčni in tovor, ki ga severni del Evrope potrebuje za svojo industrijo, redno dostaviti.

Tisti, ki so po dogodku brali časopise ali poslušali poročila, se morajo zamisliti nad bodočnostjo te proge. Zaskrbljujoča je tudi izjava poveljnika koprskeske civilne zaštite Vilija Bržana »Kraški rob je kot tempirana bomba, saj skale nad železniško progjo le čakajo, da se porušijo«. Pri tej in ostalih izjavah ob tem dogodku res



ne moremo ostati ravnodušni. Med najbolj nevarne odseke proge sodi odsek Črnotiče (Podpeč)–Hrastovlje. A kolesa se vrtijo naprej, le da smo vpeljali nove dodatne počasne vožnje, saj se na celotnem odseku te proge srečujemo s signalnimi oznakami 20–30–50 km/uro.

Seveda ni prijeten občutek, da se s tem rešuje stanje železniške proge, še manj prijeten pa so občutki, ko z vlakom drviš v nepregledne useke, ko megla in dež še dodatno zmanjšujeta preglednost. Strojvodje smo veseli lepega števila vlakov, ki je vedno večje in tako nam, kot tudi ostalim železničarjem, daje upanje varnejše bodočnosti in pozitivnega razvoja samih železnic. Le upamo in si želimo, da bo »ČE-jev« na naši poti čim manj.

PA SREČNO VOŽNJO, KOLEGI STROJEVODJE!

Pri izrednem dogodku gre pohvaliti vse zaposlene železničarje, ki so tisto noč kakorkoli prispevali k reševanju izrednega dogodka. Potrebno je posebej pohvaliti izurjeno skupino pomožnega vlaka SŽ-VIT, ki je profesionalno in varno, v zelo kratkem času, utirila lokomotivo in odstranila vse ovire ter s tem omogočila umik vlaka s proge.

NEKAJ PODATKOV O PROGI DIVAČA-PREŠNICA-KOPER

Trasa novozgrajene proge, ki se od proge Divača – Pula odcepi v Prešnici, znaša 31,4 km. Skupaj s postajami in luškimi tiri, pa je bilo položeno 45 km tirov. Proga je bila zgrajena kot industrijski tir, ki povezuje Luko Koper z železniškim omrežjem in ima vse elemente glavne proge. Proga je dopuščala 20 tonski osni pritisk. V prvi fazi je bilo ob izgradnji proge načrtovano 1.400.000 ton blaga v obe smeri. V začetku ni bilo dodatnih postajnih tirov v Rižani, Hrastovljah in Črnotičah. Te postajne tire ter elektrifikacijo proge naj bi uredili v naslednji fazi z opravičenim naraščanjem tovara. Prvi vlak na progji Koper – Prešnica je zapeljal 16. novembra 1967 leta. Bila je to kompozicija s 27 vagoni s sladkorjem iz

Češke. Do tedaj se je Luka Koper oskrbovala s tovarnjaki ali pa s tovorom z vlaki, kjer so tovor preložili na železniški postaji Hrpelje - Kozina na kamione. Prvi vlak na tej progi je vozila lokomotiva 661-164 - »Kenedijevka«, z njo pa je upravljala strojevodja divaške sekcije Marijo Kos. V začetku so na tej progi z vlaki prevažali bencin, premog, les in rudo ter ostali to-

vor. Sledila je tudi elektrifikacija proge, ki je bila izvedena na relaciji Divača-Hrpelje-Kozina leta 1974 ter Hrpelje-Kozina-Koper leta 1975, potniška postaja Koper pa leta 1979.

Danes na isti progi, ki je bila med tem časom posodobljena, vozi tudi do 70 vlakov dnevno ter okrog 17 milijonov ton tovara. Stremi pa se po 19 milijonov ton tovara

letno. Vlaki danes na tej progi prevažajo skupno težo od 1.400–1.800 ton (tako imenovani dvojniki-trojniki).

Iz teh parih odstavkov je razvidna upravičenost gradnje te proge, še bolj pa upravičenost gradnje dolgo pričakovane ga 2. tira Divača-Koper.

Strojevodja Dobrivoj Subič

Nivojski prehodi – mine presenečenja ...

Nivojski prehodi so tema, o kateri bi lahko razpravljali v večnost. Zakaj so taki kot so, zakaj je zavarovanje takšno kot je, so zavarovani ali niso.... Sto in sto vprašanj, ki pa nekako zbledijo, ko se pripeti nesreča. Ko se avto zapelje pred vlak in le - ta trči vanj. Mediji takoj na veliki zvon obesijo »dejstvo«, da je vlak trčil v osebno vozilo in da so bili udeleženci poškodovani oz. da so, bog ne daj, tragično končali. Razpišejo se o sirotah, ki so ostale brez mame, očeta... Vem da je to tragična zgodba, a kot vsaka prava življenjska zgodba ima tudi ta dve plati. In tudi druga plat je tragična. Mediji namreč nikoli ne zapišejo, da ima po veljavni prometni zakonodaji vlak prednost pred cestnim vozilom ne glede na posledice nesreče, ravno tako ne glede na »varovalno« signalizacijo. Ne zapišejo, kakšne travme doživlja strojevodja, ki je ne kriv in ne dolžan, vpleten v izredni dogodek. Vedno

so ubogi samo cestni udeleženci, vedno se izpostavi »premoč« lokomotive proti avtomobilu, kar meji na skrajni cinizem, strojevodja pa za naš medijski prostor ne obstaja. Ne zanima jih, v kakšnem stanju se strojevodja vrne k svoji družini, k ženi, otrokom... So naše družine morda manj vredne kot družine žrtev? Naši otroci in naše partnerke ne obstajajo? Kaj niso tudi oni žrtve, ko morajo gledati moža, očeta, ki je doživel hudo travmo in so mu morda ravno oni edina opora? Ker se taka in drugačna razmišljanja pojavljajo vsak dan, sem za strokovno mnenje in pogled na problematiko povprašal človeka, ki je na tem področju zelo aktiven že vrsto let in problematiko nivojskih prehodov predstavlja širom po Sloveniji. To je republiški inšpektor za železniški promet, magister, g. Vojko Radkovič, ki ga večina med nami pozna. Z veseljem se je odzval na moja vprašanja ...

Nam lahko predstavite kratko zgodovino nivojskih prehodov? Kako in zakaj so nastali? Zakaj je njihova oblika takšna ko je (višina, izgled ...)?

Zakaj zapornice oziroma v začetku zaporna bruna? Precej preprost in logičen odgovor, vendar zanimiv. Železnica je na ozemlje sedanje R Slovenije prišla pred natanko 167 leti (2. junij 1846). Žal, ali pa na srečo, takrat še niso poznali osebnih avtomobilov in tovornih vozil in pa predvsem neodgovornih voznikov. Takrat sta bili edini prevozni sredstva konjska in volovska vprega. Sama železniška vozila, predvsem pa lokomotive so v tistem času povzročala veliko hrupa, kar je plašilo takratne »konjske moči« prevoznih sredstev in na križanjih cest in železniške proge je večkrat prišlo do resnih nesreč. No, takratni strokovnjaki so bili praktični in predvsem iz njih je vela zdrava kmečka logika. Kaj storiti, da živali, ki so v določenih situacijah neukrotljive, naučiti, da se ustavijo pred nivojskim prehodom, ko se le temu približuje vlak ali preprečiti da bi v vozom povlekli na nivojski prehod. Seveda treba je postaviti prepreko, ki bo to onemogočala. Kakšno in v kakšni višini??? Ja seveda dovolj močno in pa v višini, da je vol oziroma konj ne bosta mogla z vozom preskočiti oziroma se zvleči pod njo. Rezultat je bil dovolj močno zaporna bruna in pa v višini približno prsnega koša konja oziroma vola. Upoštevajoč dejstvo, da so takratni »vozniki« opravljali večinoma tudi naporan delo na polju in so se utrujeni vračali domov, večkrat s postankom pred »oštarijo«, so vprežne živali večinoma same po-





znale pot domov. Tako so se pred zaprtimi zapornimi bruni same zaustavile (voznik je bil utrujen ali v vinjenem stanju), žal pa se danes glede na statistične podatke, ko vozniki na »aktivno zavarovanih nivojskih prehodih« zlomijo povprečno 150 polzapornic letno poraja dvom o vozniški kulturi udeležencev v cestnem prometu (morda pa imajo vozniki v oblasti preveč konj oz. volov).

Kako Vi komentirate izraz »nezavarovan potni prehod«, ki ga mediji tako radi uporabljajo ob vsakem izrednem dogodku?

Splet okoliščin in verjetno nezadosten strokovni pristop formiranju terminologije, predvsem na področju psihologije voznika je pripeljal do zakonske delitve oziroma pojmovanja »zavarovani NPr« in »nezavarovani NPr«, kar seveda ne drži v popolnosti. S stališča fizične zaščite nivojskih prehodov bi morda ta delitev bila primerna, vendar samo v primeru, če bi se uporabljala klasična zaporna bruna in ne polzapornice, ki jih uporabljamo sedaj. Pri uporabi klasičnih zapornih brun je nastala velika materialna škoda na motornem vozilu, velikokrat pa je prišlo tudi do poškodb voznikov in potnikov v motornih vozilih. Prav zaradi številnih poškodb in velikih materialnih škod se je iskala alternativa in ta je bila v obliki polzapornic, ki pa imajo slabo lastnost v tem, da jih »hrabri« vozniki obvozijo, njihova krhkost in pa lomilna mesta, pa so pri voznikih (vsaj pri nas) izničila tisti strah, ki je prej vladal pri zapornih brunih.

Sam se že vrsto let zagovornik terminologije »Aktivno zavarovan NPr« (zavarovan z

zapornicami, polzapornicami ali zapornimi bruni) in »Pasivno zavarovan NPr« (zavarovani oziroma označeni s prometnim znakom »Andrejev križ« in zagotovljenim preglednostnim prostorom), kar sem že večkrat v zadnjih letih uporabil v zgibankah izdanih v okviru akcije »Ustavi se, vlak se ne more«, ki jo organizira AVP. Pri tem pa se pojavlja še problematika postavitve prometnega znaka »Ustavi«, ki je sedaj postavljen praktično pred vsakim »pasivno zavarovanim« nivojskim preходом, tudi pred tistim na katerem je zagotovljen preglednostni prostor, kar pa je seveda zavajajoče za udeležence v cestnem prometu, ki se pred znakom »Ustavi« ne ustavijo. Problem je še pravna podlaga postavitve prometnega znaka »Ustavi«, saj se le ta po sedanji dikciji Pravilnika o prometnih znakih in prometni signalizaciji na cestah, postavlja samo na križiščih cest. Prav na predlog, ki sem ga podal v okviru akcije »Ustavi se, vlak se ne more«, je v predlogu sprememb navedenega pravilnika podana tudi ta možnost.

Problematika izrednih dogodkov na nivojskih prehodih pri nas je kar pereča. Kako komentirate to dejstvo?

Glede na izkušnje iz predavanj udeležencem v cestnem prometu o problematiki varnosti na nivojskih prehodih so stvari dokaj enostavne. Udeleženci v cestnem prometu poznajo v večini primerov samo prometni znak »Andrejev križ« in približno oddaljenost od zunanje tirnice (seveda so to vprašanja iz izpitnih pol) in tu se zadeva konča. Naj vam povem resnično anekdoto

iz mojih predavanj, ko še sam nisem mogel verjeti, ali res slišim, kar slišim ...

Starejša voznica: Veste gospod, ti ko vozijo vlak so pa včasih res prijazni.

Jaz: ???? Hm, kako pa to mislite?

Starejša voznica: Veste zadnjič, ko sem pripeljala do zapornic in so bile le te spuščene, je pripeljal vlak in se ustavil pred prehodom. Res prijazno od voznika. No, ker so bile zapornice zaprte pa cesta malo ozka nisem mogla speljati mimo. No je pa pol voznik zapiskal in peljal dalje. Res, eni so pa res prijazni.

Jaz: Gospaaaaaaaaa !!!!! Res ste lahko srečni, da je bila cesta malo ozka in niste mogli peljati mimo

No, ta primer in še kopica podobnih, zgovorno nakazujejo na dejstvo, da se večina udeležencev v cestnem prometu sploh ne zaveda nevarnosti, ki prežijo na njih pri vožnji preko nivojskih prehodov. Verjetno pri samem izobraževanju v avto šolah tej problematiki ne posvečajo nobene pozornosti, kar glede na zadnja dogajanja v dejavnosti izvajanja usposabljanja v avto šolah sploh ni čudno.

Upravljalvska naloga lokalnim skupnostim za zagotavljanje preglednostnega prostora na »pasivno zavarovanih« nivojskih prehodih pa je bila tudi morda zgrešena, še morda bolj pa nadzor, saj le tega opravljajo občinski inšpektorji, ki so podrejeni županom in tu se zadeve ustavijo. Zraven tega pa še interesi vsakega posameznika, ker mu je »ta prehod« blizu in je naslednji predaleč odraža »visoko zavedanje varnosti«. Žal preveč osebnih interesov, ne nazadnje pa tudi pomanjkanje denarja so vzroki za stanje katerega imamo sedaj na tem področju.



No pa še ena anekdota iz predavanj, ki je marsikateremu slušatelju ostala v spominu, s tem pa dosegla svoj namen:

Slušatelj: Kaj narediti, če se znajdem ujet na prehodu med polnimi zapornicami?

Jaz: Spoštovani, dve možnosti imate in sicer v primeru, da imate s seboj taščo, hitro odprite vrata in stecite v stran, v kolikor ste sami, pa hitro prevozite nivojski prehod, zlomite zapornice, vendar bodite toliko odgovorni do drugih, da o tem obvestite regijski center in opozorite ostale udeležence v cestnem prometu.

No smeha je bilo veliko, prisotne tašče niso bile užaljene, namen je bil pa dosežen.

So bili na področju pojavljanja tako imenovanih »divjih« prehodov čez progo sprejeti kakšni ukrepi?

Na področju »divjih prehodov čez železniško progo« je bilo med opravljanjem inšpekcijskih nadzorov zaznano večje število tako imenovanih »divjih prehodov čez železniško progo«, kar je seveda imelo za posledico ugotoviti dejansko resnično stanje tudi na celotni JŽI, kar je upravljavec tudi pred kratkim naredil, tako, da bomo sedaj skupaj skušali najti ukrepe, ki bodo pripeljali do umirjanja problematike na teh »divjih prehodih«. V sodelovanju s posameznimi Policijskimi postajami bomo skušali povečati prisotnost na takšnih prehodih in jih tudi odstranjevati oziroma progo vzpostaviti v prvotno stanje. S sodelavci sami velikokrat opozarjamo kršitelje na takšnih divjih prehodih o prepovedi in nevarnostih takšnih prečkanj, v pomoč pa so tudi posamezne policijske patrulje, ki nam

pošiljajo Predloge za uvedbo postopka o prekršku, ko to sami zasledijo.

Kaj pa je bilo storjenega na področju ozaveščanja samih voznikov? Večkrat smo pričeli akcijam, ki jih vodita ministrstvo in policija. Je kaj uspeha?

Na področju ozaveščanja udeležencev v cestnem prometu je bilo organiziranih in izvedenih kar nekaj odmevnih akcij v smislu medijskega ozaveščanja udeležencev v cestnem prometu pri prečkanju nivojskih prehodov. Seveda je bil uspeh, vendar samo v času akcij in morda še kak mesec ali dva, potem pa zopet vse po starem. Žal se ljudje streznimo in začnemo o tej problematiki govoriti, ko se zgodi posamezen tragičen dogodek na kakšnem nivojskem prehodu. Sam sem predlagal nameščanje kamer na najbolj kritične nivojske prehode, vendar se je zadeva zaradi finančnega zalogaja ustavila. Morda bo priložnost v bližnji prihodnosti, saj so se tudi atrape (za postavitve radarjev) na avtocestah pokazale kot zelo uspešne.

Kaj je vzrok za zelo nizke počasne vožnje pri nekaterih nivojskih prehodih? Ne obstaja nevarnost, da s tem spodbujamo voznike k neprevidnosti? V stilu – ah, saj vlak tukaj vozi počasi ...

Problematika »zelo nizkih počasnih voženj preko nekaterih nivojskih prehodov« je večplastna. Dejansko je to problematika sprožila tako imenovana »legalizacija« nivojskih prehodov v devetdesetih letih prejšnjega stoletja ter prenos upravljanja

lokalnih cest na lokalne skupnosti. Kakorkoli, pred »legalizacijo« nivojskih prehodov bi bilo takrat treba preveriti vse parametre za zagotavljanje polja preglednosti s strani udeležencev v cestnem prometu, kar se ni zgodilo, prav tako se ni teh nivojskih prehodov klasificiralo v tri skupine in sicer:

- nivojski prehodi na katerih je možno zagotoviti polje preglednosti z posegi v rastoje,
- nivojski prehodi na katerih ni možno zagotoviti polja preglednosti zaradi infrastrukturnih objektov (čuvajnice, odjavnice ...),
- nivojski prehodi, kjer polja preglednosti ni mogoče zagotoviti zaradi konfiguracije terena.

V kolikor bi se takrat opravila ta analiza, bi imeli idealno priložnost argumentirano večino neprimernih nivojskih prehodov ukiniti. Lep primer za takšno stihijsko vzpostavitev in seveda v nadaljevanju legalizacijo je del relacije Trzin – Domžale, kjer je na približno 900 metrih mislim da 7 nivojskih prehodov (no sosed ga ima, pa ga še moram imeti jaz). V nadaljevanju je seveda treba poudariti, da so razen enega vsi nivojski prehodi, ki so »pasivno zavarovani« z Andrejevim križem na lokalnih cestah, kjer je za zagotovitev polja preglednosti s strani udeležencev v cestnem prometu pristojna lokalna skupnost (občinski in medobčinski inšpektorji, ter ostale pristojne službe na lokalni ravni). V progovnem pasu polja preglednosti na nivojskih prehodih pa zakonsko določilo zavezuje upravljavca JŽI, da čisti in zagotavlja polje preglednosti.

Za počasne vožnje, ki so sledile na posameznih nivojskih prehodih po izrednih dogodkih pa obstajajo različni vzroki, kot so: dodelitev soglasji za gradnjo v varovalnem progovnem pasu, nepravilna omejitev hitrosti na cestah pred »pasivno zavarovanimi prehodi«, nepripravljenost lokalnih skupnosti pri iskanju rešitev in nepravilna označitev »pasivno zavarovanih prehodov«. Pri tem pa seveda obstaja nevarnost, kot ste v vprašanju navedli, da udeleženci v cestnem prometu še bolj kot do sedaj podcenjujejo moč in nastale razmere na takšnih prehodih.

Kako vi na vaših predavanjih predstavite delo in vlogo strojevodje, udeleženega pri izrednem dogodku? Mediji nas običajno spremenijo skoraj v hladnokrvne morilce...

Sam v svojih predavanjih seveda predstavljam delo in vlogo strojevodij, kakor tudi ostalih izvršilnih železniških delavcev v pozitivni luči, saj nenazadnje tudi sam izhajam iz vrst železničarjev, čeprav to danes več nisem, sem pa seveda dela tako strojevodij in ostalih izvršilnih železniških delavcev dobro spoznal. Vedno in povsod trdim, da razen posameznih izjem, ki se pač pojavljajo pri vseh poklicih, večina strojevodij in ostalih izvršilnih železniških delavcev vestno z vso odgovornostjo opravlja svoje delo, ki pa kot poudarjam ni delo za tekočim trakom, ampak soočanje v vsakem trenutku z nepredvidenimi ravnanji. Eno so dela, katerih škoda je popravljiva, strojevodja pa lahko z »majhno« napako povzroči veliko materialno škodo ali celo smrt. Razlika je očitna in tega se bi moralo zavedati čim več ljudi oziroma dela, odgo-

vornosti in rizike vsakega poklica poznati, da bi potem lahko uporabljali izraze kot »skoraj hladnokrvni morilci«.

Povejte nam, kakšen je pravzaprav namen preizkusa alkoholižiranosti, ki ga mora strojevodja opraviti, ko je udeležen v izrednem dogodku? Najbrž ne samo iskanje krivca?

Namen preverjanja vsebnosti alkohola pri strojevodjih, ki so udeleženi v izrednem dogodku ima predvsem namen ugotoviti dejansko resnično stanje in okoliščin, ki so pripeljale do izrednega dogodka. Opravljanje preizkusa vsebnosti alkohola je treba razumeti kot del postopka, da se na kraju dogodka samem izločijo vsi indici, ki bi kakorkoli v nadaljevanju postopka preiskave lahko pripeljali do suma nekorektne in nezadostne preiskave s strani pooblaščenih delavcev upravljavca, prevoznika in pooblaščenih oseb pristojnih ministrstev. Iz osebnih izkušenj v prekrškovnih postopkih zoper kršitelje (tretje osebe), ki so povzročili izredne dogodke na železnici lahko samo ugotovim, da so le ti v svojih zagovorih izjemno domiselni in se izgovarjajo tudi na najbolj nemogoče stvari. Ko že človek misli, da veliko ve, ga drugi podučijo, da je laik na svojem strokovnem področju (npr. vlaka nisem videl, ker stranice vagonov niso bile osvetljene). Vsekakor je treba preizkus vsebnosti alkohola jemati kot potrditelje odgovornega dela strojevodij, ne nazadnje pri vseh postopkih o prekrških na železnici, kjer so bile udeležene tretje osebe, pri strojevodjih ni bila ugotovljena prisotnost alkohola v nasprotju z tretjimi osebami, kjer je to kar pogost pojav.

Pred kratkim sem v enem od dnevnih medijev bral pismo bralcev, v katerem avtor razlaga, kako podjetje strojevodjem, ki so bili udeleženi v izrednem dogodku s smrtnim izidom, podeli skoraj privilegij opravljanja dela na drugem delovnem mestu z isto plačo in dodano delovno dobo. Kaj bi vi, kot strokovna avtoriteta na tem področju, sporočili temu in ostalim bralcem, ker očitno ne razumejo področja?

Moj odgovor bi bil le kratek »Le čevlje sodi naj kopitar«. Seveda pa smo Slovenci znani po tem, da »znamo vsi vse«, le pred svojim pragom ne znamo pomesti. Enačenje dogodkov z žal smrtnim izidom v cestnem prometu in na železnici je skrajno neprimerno in od avtorjev takšnih zapisov skrajno neodgovorno, da ne rečem laično, z strokovnostjo pa nima nobene zveze. V cestnem prometu povzročitelj takšnega dogodka »zavestno« in z veliko mero nemoralnega ravnanja povzroči nesrečo z smrtnim izidom, nesreče na območju železnice pa so vedno posledica ravnanj tretjih oseb in ne železničarjev, oziroma v našem primeru strojevodij. Že velikokrat sem na različnih predavanjih, strokovnih posvetih in tiskovnih konferencah predstavil to problematiko in psihološki pritisk na strojevodjo, ki se nehote in nenamerno znajde v takšni situaciji. Prepričan sem, da pred takšnim dogodkom vedno naredijo vse, da bi tega preprečili, vendar čarovne palice na žalost nimajo. Soočati se z dejstvom, da je nekdo umrl v nesreči v kateri si bil udeležen, naredil vse, da bi to preprečil, ostaja v podzavesti vsakega normalnega človeka. Soočanje z posledicami, ki se najverjetneje odražajo v obliki travm pa je po avtorjih takšnih člankov »verjetno« enako, kot da greš na kavo. Sam sem zagovornik, da je v takšnih primerih nujno potrebno nuditi vso potrebno psihološko podporo, delavca začasno umaknit iz delovnega mesta in seveda v primerih, ko sam ne more iz psiholoških razlogov nadaljevati dela strojevodje, le temu nuditi možnost drugega dela. Seveda pa se pri tem soočamo z dejstvom, da je takšnih dogodkov z smrtnim izidom na železnici iz leta v leto več.

g. Mag. Vojko Radkovič
Robert Zakrajšek



Vozovnico prosim!

Prometni pravilnik, 97. člen: (vožnja na vlečnih vozilih)

1. Na vlečnem vozilu se lahko med vožnjo poleg strojevodje, pomočnika strojevodje in delavcev, ki opravljajo delo pri vlaku in se ne morejo varno peljati drugje v vlaku, nahajajo tudi osebe, ki imajo za to pisno dovoljenje prevoznika. V primerih odprave posledic nesreč se lahko v kabini vlečnega vozila nahajajo tudi delavci upravljavca. V kabini vlečnega vozila se lahko nahaja največ toliko oseb, kolikor je napisano v vozniški kabini.

Zamislimo si, da se to ne dogaja in da so to vse skupaj samo ene take čudne sanje. Predstavljajmo si, da strojevodja ni gospodar v kabini in da ima vežbanca. Narišimo si situacijo, da pride v kabino sprevodnik (revizor) in od vežbanca zahteva vozovnico, ker jo le-ta, tako piše v Navodilu 121, mora imeti. Potem se še vprašajmo, če je navodilo napisano v skladu s Prometnim pravilnikom. Kajti Prometni pravilnik je Zakon, Navodilo 121 pa je navodilo...

Sedaj pa malo pobrskajmo po kratko-ročnem spominu in se vprašajmo, kaj se je dobrega ali še boljšega zgodilo uporabnikom javnega železniškega (potniškega) prometa v zadnjem letu. Se je morda

zvišal nivo udobja na vlakih? Vzemimo samo klimatizirane oddelke na Gomulkah in klasičnih garniturah. Šala! Vse je enako kot pred petdesetimi (!) leti.

Ali se lahko s potniškimi terminali ponosno postavljamo pred svetom? Peroni, dostop do peronov in kar je še takega so, razen svetlih... krenizmov tipa Košana ali Kozina, taki kot pred petdesetimi (!) leti. In potniški center Ljubljana z roko v roki z Emoniko ponosno štrli iz močvirske megle. (Ane Zoki, nje!)

Kaj so že to ... kartomati?!

Kdo zna odgovoriti na vprašanje, koliko potnikov s štiriinpetdesetih potniških ladij, ki so letos pristale v koprskem pristanišču, se je odpeljalo na ogled Škocjanskih ali Postojnske jame, ali na obisk in ogled dične nam Bele Ljubljane (vključno z Emoniko, nje) z vlaki? Toliko, kot pred petdesetimi leti, ko Luke sploh še ni bilo. Pa govorimo o približnem številu šestdeset tisoč duš. Hm ...

Se je morda na kateri relaciji skrajšal čas potovanja? Že petdeset (!) let ne!

Kdaj se je potnike vsaj en teden pred uveljavitvijo obveščalo o novem voznom redu z letaki na vlakih in terminalih ali v dnevnem časopisu? S postajnimi vozno rednimi knjižicami, nazadnje, z enotedensko zamudo, pa še za te je bilo treba milo prositi na »šalterju«. Ste že slišali, da bi sprevodniki delili rednim in potencialnim novim uporabnikom vozne rede po relacijah že kakšen mesec prej?



Pa vendar ni težava pri sprevodniku (revizorju), ki je samo opravljal svoje delo. Večina njih se, tako kot mi, trudi po svojih najboljših močeh opravljati delo korektno in pošteno. Osebno jim dela z ljudmi ne zavidam, kajti stalno se opravičevati za zamude zna biti velika travma, razlagati nelogičnosti v prometu in ponudbi uslug, biti prijazen do nekoga, ki te namerno j... v glavo, itd...

Vežbanec brez vozovnice ne bo uničil železnice. Problem tiči popolnoma in čisto nekje drugje. A ne, tvorci navodil?!

Prometni pravilnik, 97. člen: (vožnja na vlečnih vozilih)

3. Osebe, ki se nahajajo v kabini, ne smejo ovirati strojevodje in pomočnika pri opravljanju njihovih del.

Jure Krajnik

Modus varčevanja z električno energijo pri lokomotivah vrste ES64U4 (541)

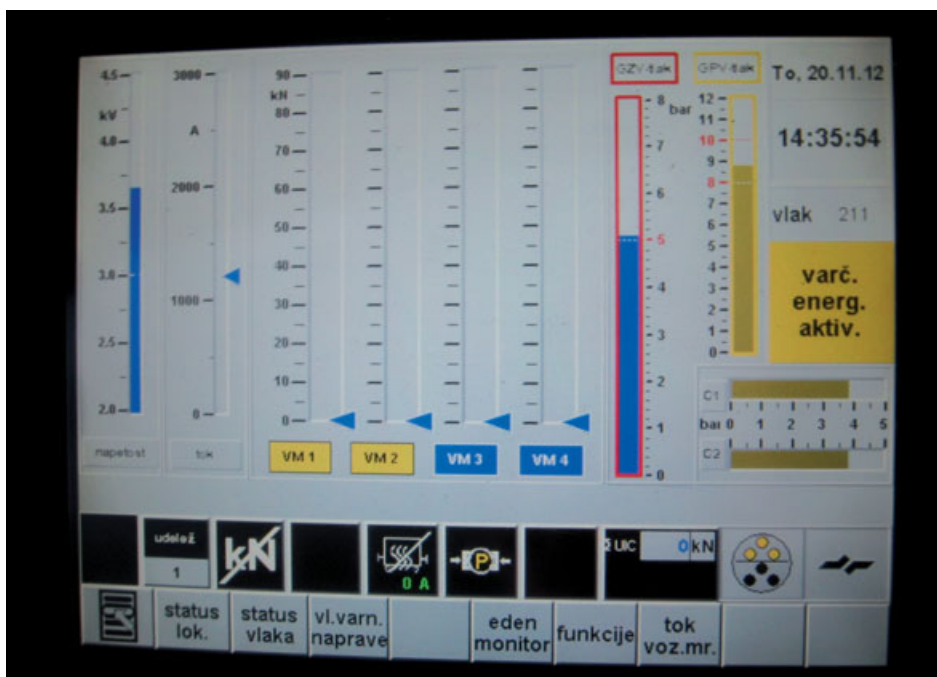
Porabniki energije na lokomotivi (npr. ventilatorji, črpalke, klimatska naprava) pri vklopljeni lokomotivi porabijo relativno veliko električne energije. Absolutna vrednost porabe je odvisna od pogojev uporabe in samega koncepta lokomotive. Še posebej pri več sistemskih lokomotivah, kjer se porabniki pomožnih pogonov na-

pajajo preko vlečnega vmesnega tokokroga, je zaradi potrebe po hlajenju vlečnih komponent potrebno računati z večjo porabo električne energije.

V okviru konceptualnega razvoja nove programske opreme G1 za platformo lokomotive ES64U4 se je implementiral na E-lok 541 »aktivni modus varčevanja

z električno energijo«. Modus varčevanja z energijo pri mirovanju lokomotive ($v = 0$ km/h) strojevodja na monitorju vklopi samostojno, ali pa se ta funkcija avtomatsko aktivira v modusu predogrevanja.

V času vklopljenega modusa »varčevanje energije« se izvedejo naslednji ukrepi:



- Znižanje frekvence pretvornika pomožnih pogonov iz 60 Hz na 52 Hz.

Poraba električne energije lokomotive v vklopljenem stanju je odvisna od zunanjih vplivov, tako da se ne more eksaktno določiti, kolikšen je potencial privarčevane energije v modusu varčevanja. Primerjalne meritve so pokazale, da se lahko poraba energije 50 kWh – 60 kWh zniža za eno tretjino. S to orientacijsko vrednostjo in ob predpostavki, da se določena lokomotiva, ki obratuje v mirovanju (prometna situacija, predogrevanje vlaka, zavorni preizkus, čakanje na vlak, itd...) odstavi v vklopljenem stanju za 1 uro na dan, se zmanjša poraba za 20 kWh na lokomotivo, kar pri 32 lokomotivah znaša 640 kWh na dan. Če povzamemo, da za vožnjo težkega tovornega vlaka 1720 t iz p. Koper do p. Ljubljana porabimo cca 6000 kWh, na letni ravni privarčujemo energije za vožnjo 39 težkih vlakov na tej relaciji.

Inštruktor strojevodij
Kristijan Matko

- Izklop enega pretvornika pomožnih pogonov; to pomeni, da se izklopijo vsi preostali porabniki na pretvorniku pomožnih pogonov (HBU), ki delujejo s konstantno frekvenco;

- Izklop nekaterih porabnikov: ventilatorji vlečnih motorjev, dodatno gretje (npr. gretje šip);
- Izklop klimatske naprave v nezasedeni strojevodski kabini;

Nove stare povezave

Novi vozni red na Slovenskih železnica začne veljati 15.12. 2013. Zanimivo, da v njem kot noviteto vpeljujemo potniške vlake do Opčin (Italija) ter Buzeta (Hrvaška). Vlak naj bi vozil na relaciji Ljubljana – Opčine, naprej pa bi povezava potekala z lokalnim avtobusom podjetja Trieste Transport do Trsta. Noviteta je tudi vsakodnev-

ni potniški vlak iz Divače do Buzeta, ki ima potem iz Buzeta s prestopom povezavo do Pule. Stari železničarji in tisti, ki imajo radi vlake verjetno to noviteto gledajo z začudenjem, saj je na teh relacijah včasih vozilo več kot 10 vlakov v eno smer na dan. Danes, ko smo v Evropi kjer ni meja, pa se trudimo, da omogočimo – vpeljemo

vsaj eno povezavo med državama. Potniških promet SŽ je vložil kar nekaj truda z vpeljavo teh vlakov, a žal brez težav in problemov ne gre, več o tem v naslednji številki. Vsi, ki bi se radi vseeno zapeljali z vlakom, tako do Opčin kot Buzeta, pa kliknite na vozni red SŽ.

Dobrivoj Subič



OO LJUBLJANA

»Firb'c« ali, že dolgo me zanima, zakaj ...

Zakaj si samo strojevodje želimo voziti vlake od začetne do končne postaje in nazaj? Da začnemo delati ob uri, ki nam jo je predvidel turnus in da si želimo tudi končati izmeno ob uri, ki je napisana na listu papirja? A zakaj to pišem? Ker se vse prevečkrat dogaja daljšanje delovnega časa, predvsem na relaciji Zalog-Koper, z izgovorom, da se vlaka ne sme pustiti in zakleniti lokomotive na nezasedeni postaji. Ko bi si kak progovni prometnik, vlakovni dispečer ali nadzornik lokomotiv prebral *Poslovnik prometne operative Postojna*, bi v njem našel našete pogoje in postaje, kjer je to mogoče. Zakaj mora strojevodja opozoriti, da to piše na 43. strani tega poslovnika? Mogoče pa kdo niti ne ve, da so sedaj ključni lokomotiv univerzalni, da jih ima v svoji osebni rabi vsak strojevodja in se ne oddajajo službujočemu na postaji ...

Tudi *Priročnik 200.10* natančno opredeljuje začetek in konec dela, kje se strojevodja javi v službo, pa tudi kakšen je postopek, ko konča delo – kje predati List vlečnega vozila in osebja (EV-1). Da bi

kdo prebral še KPDŽP, pa je verjetno že preveč utopična misel.

In vendar imamo vsi skupni cilj: delati tisto, za kar smo plačani. Voziti vlake. A če 'Promet' ne ve, ali bi tovarne vlake sploh vozili, je povsem razumljivo, da v tej naši ljubi Sloveniji v eni izmeni ne pridemo iz Zaloga v Koper in nazaj v dvanajstih urah. Prav žalostno je, da za to pot, ki je dolga malo več kot 300 kilometrov, potrebujemo toliko časa. Zapore tirov in postaj, nepripravljeni računi ali kaj drugega so le izgovor za to, da daljšamo delovnik čez čas, ki nam ga predvideva mesečni razpored dela. Vsi se radi vračamo domov, imamo družine, svoje hobije, prosti čas in izgovori naših nadrejenih, da je za daljšanje delovnika kriva prometna situacija, so neutemeljeni. Ljudje na določenih delovnih mestih bi morali poskrbeti za to, da bi se naš delovnik končal pravočasno, ne da bi jih na to opozarjalo strojno osebje. Še se spominjam časov, ko nadzorniki niso imeli računalnikov, vendar so za vsakega izmed nas natančno vedeli, kje je in kdaj zaključiti izmeno. Danes pa predlagajo odgovornost

za to drug na drugega in razlagajo, da na »nezasedenih« postajah ni dovoljeno zapustiti lokomotive z vlakom, zato bi morali na lokomotivi čakati menjavo, kar je nedopustno. Kako pa naj vemo, kdaj nas pride kdo zamenjat? Danes, jutri, čez teden dni? Nobena sodobna organizacija ne more uspešno delovati s tako neodgovornim načinom vodenja.

Za konec želim, da bi bilo med nami, ki sodelujemo v prometu, več strpnosti in povezanosti. Navsezadnje smo vsi zaposleni na Slovenskih železnica in dobimo plačilo za svoje delo, ki ga želimo opraviti kvalitetno in pošteno. Ločevanje na tovarni in potniški promet, vodenje prometa, na VIT in ne vem kaj še vse, so samo izgovori, ki ne koristijo nikomur. Za NAŠE potnike in partnerje, katerim prevažamo tovor, smo »Slovenske železnice« in to mora biti naša glavna misel!

»Tudi če si na pravi poti, te bodo povozili, če boš le sedel na njej.«

Boštjan Grlica
Predsednik OO Ljubljana

OO MARIBOR

Varčevati ali sedeti doma

Ko sem začel kariero na Slovenskih železnica sredi devetdesetih, poln energije še pod vplivom socializma je bilo zabavno malo službe, občasno kakšna stavka, plače solidne, pa veliko zabav ...

In potem »boom«! Prvo varčevanje oz. sanacija s prihodom g. Marjana Rekarja, prvimi prestrukturirani, prvimi preštevanji presežnih delavcev, prvimi odpuščanji pripravnikov po opravljenem strokovnem izpitu itd... In prvimi nižanji plač vsem zaposlenim sicer z obljubo, da samo za eno obdobje (ki pa še kar traja, hahaha).

Zakaj takšen uvod? Hotel sem povedati, da se to varčevanje vleče že celih dvajset

let in še malo z stalnim rezanjem plač, količnikov raznih kvazi sistematizacij, vse z namenom izboljšanja poslovanja, toda, če se poklicno izrazim, luči na koncu tunela pa ni videti. V posmeh vsem odpovedovanjem zaposlenih vsake toliko časa pride do kakšne afere, kot npr. šestnajst svetovalcev z bajnimi plačami, izplačilo raznih finančnih nagrad samo zaradi izboljšanja poslovanja, oz. zmanjšanja izgube, ne-transparentnost pri raznih razpisih, ipd.

Vsi vemo, kje so problemi, pa ne pri delavcih, čeprav se jih vsepovsod prikaže kot strošek in nebodigatreba, poleg tega pa so najšibkejši člen, ki izgublja pravice

z vsakim dnem v luči varčevanja za lepšo prihodnosti, bla, bla ... Vsepovsod nas zasipavajo z raznimi opozorili o slabem stanju bank, da brez njih ni gospodarstva, o slabih kreditih, raznih slabitvah, vlada pa vsak dan žuga z prsti, češ pazi raja – mi smo odrešeniki, ubogajte nas, drugače pride božja šiba imenovana »TROJKA«, neverjetno – tudi sv. Trojica obstaja. Pa vendar se ničkolikokrat vprašam »ma saj denar ni izpuhtel, nekje mora bit in če je tam, se ga lahko tud vzame nazaj«?!

Izteka se dvoletni dogovor med delodajalcem in sindikati o varčevalnih ukrepih, ki naj bi našo firmo spravili na zeleno vejo...

Hmm, ne moreš verjet, spet so pritiski, da se ti varčevalni ukrepi podaljšajo (edino ti so dali rezultati), po drugi strani pa delodajalec ni izpolnil svojih zavez za uspešnejšo sanacijo sistema. Pa ni problem v tem, da ne bi bil pripravljen podpreti sporazuma še za dve leti ali pa štiri, samo nekdo mi mora dati zagotovilo, da se bo v tem času sistem saniral in da bodo tudi delodajalci prevzeli svoj del bremena. Tako varčevanje pa je samo dajanje potuše raznim menedžerjem znotraj sistema (pa ne vsem, da ne bo pomote) in stopicanje na mestu oz. gašenje požara ravno toliko, da nam ne zgori še postelja, čeprav je drugo

že tako in tako zgorelo. Včasih me prime sveta jeza, ko se spomnim časa, ko se je govorilo o stečaju podjetja. Ne vem, mogoče bi bilo tedaj stresno za vse, vendar bi lahko družbo postavili na novih, zdravih temeljih, tako pa ne bom nikoli izvedel, kako se bi obračalo.

Imam pa še eno teorijo zarote (hehe), gre pa takole. Ker želijo delničarji luke Koper iztisniti iz pristanišča maksimalne dividende, uprava luke ne more plačati prevozniku stroškov, ki jih ima z prevozom. Torej razliko, ki nastane v stroških plačujemo mi z varčevalnimi ukrepi, pa še nekaj firmi ostane. Šalo na stran,

čeprav je mogoče tudi nekaj resnice na tem.

Za zaključek pa še to. Pred leti sem imel pogovor z prijateljem iz Agencije za železnice in mi je tako med debato o stanju železnic in vložkih države v sistem navrgel »verjameš ali ne, bilo bi cenejše za državo, če bi vsi sedeli doma, pa še večje plače bi dobili« ... ups ...

Evgenij Steinbacher
OO Maribor

OO CELJE

Nadvoz v Grobelnem

Vsi, ki smo se v zadnjih dveh mesecih vozili po progi Zidani Most – Maribor oziroma Celje – Stranje, smo ob progi zasledili, da se na tem območju dogajajo večja gradbena dela. Pričeli so namreč z izgradnjo nadvoza, ki bo razbremenil tri nivojske prehode, ki so v preteklih letih postali pereč problem tako za krajane, kot tudi delavce na Slovenskih železnicah. Dva izmed teh prehodov sta zavarovana s polzapornicami, ki so se nemalo kdaj zaradi nestrpnih voznikov tudi zlomile, kar je povzročilo predvsem materialno škodo, pa tudi ustavljanje vlakov pred prehodi. Ukinjen bo tudi prehod, zavarovan z Andrejevim križem, skozi katerega je marsikateri voznik, brez da bi se ustavil pred njim, kot to velevala zakonodaja, prosto zapeljal preko tirov in s tem ogrozil tako sebe kot tudi lokomotive in motornike.

V času, ko potekajo gradbena dela, je na relaciji od postaje Grobelno do postajališča Šentvid pri Grobelnem, hitrost omejena na 30 km/h zaradi bližine gradbene mehanizacije. Predvidevam, da bodo nekaj podobnega storili tudi na glavni progi med postajama Grobelno in Ponikva, sploh ko se bodo bolj približali tirom in pričeli s samo izgradnjo nadvoza nad progo, ter pri izgradnji podhoda za

pešce in kolesarje za dostop do železniške postaje. V tem času bo verjetno prišlo tudi do daljših zapor, prevozov po obvoznici ter nadomestnih prevozov potnikov z avtobusi. Zmanjšana hitrost bo ponovno pripeljala do večje obrabe zavornjakov in večje porabe električne energije. Gradbena dela naj bi se zaključila najkasneje do 15. avgusta 2015, vendar se bojim, da se bodo, kot je pri nas v navadi, počasne vožnje ohranile še kar nekaj časa za tem.

Del nove trase predvidene ceste Šentjur-Mestinje bo sofinancirala Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Naselje Grobelno se nahaja v dveh občinah in je močno obremenjeno s cestnim in železniškim prometom, gre za križišče železniškega prometa, ki poteka proti Mariboru ter Obsotelju in Kozjanskemu, obenem pa skozenj poteka glavna cesta proti turističnima krajema Rogaška Slatina in Podčetrtek ter glavna cesta od Celja do mejnega prehoda Dobovec.

Projekt izgradnje novega izven nivojskega križanja glavne in regionalne železniške proge z glavno cesto G2-107/1275 Šentjur-Mestinje v Grobelnem je zelo obsežen, saj vključuje:

- rekonstrukcijo in novogradnjo glavne ceste,

- ureditev premostitvenih objektov, avtobusnih postajališč, kolesarske steze in pešpoti,
- ureditev priključkov in križišč,
- ureditev deviacij,
- ukinitev nivojskih križanj in gradnjo nadvoza nad glavno železniško progo ter podhoda za kolesarje in pešce na območju železniške postaje,
- ureditev odvodnjavanja in javne razsvetljave, zaščito komunalnih vodov,
- ureditev prometne opreme in signalizacije,
- ureditev aktivne in pasivne protihrupne zaščite,
- ureditev obcestnega prostora in rušenje obstoječih objektov,
- vodnogospodarske ureditve (regulacija Šentviškega potoka).

Ocenjena celotna vrednost projekta je približno **17 milijonov evrov**, vrednost gradbenih del po pogodbi pa je 15.128.382,01 evra. Pretežni del sredstev v višini do 85 % upravičenih stroškov bo sofinancirala Evropska unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj.

OO Celje
Dejan Hribernik

OO ZIDANI MOST

OO Zidani Most v letu 2013

Leto se zaključuje in, ko pogledam nazaj na iztekajoče se leto ugotavljam, da smo bili zelo uspešni. Po prevzemu funkcije v mesecu marcu smo se v novoizvoljenem območnem odboru v Zidanem Mostu zavedali, da nam ne bo postlano z rožicami. Ravno tako nam je to povedal predsednik Zlatko Ratej z besedami: »danes ste zmagovalci a jutri boste krivci za vse, kar komu ne bo všeč«... tega se zavedam tudi sam in, kar se najbolje da, se trudim skupaj s svojo ekipo, da naše članstvo v OO ZM ima to, kar potrebuje. Vso problematiko rešujemo na sejah OO, ki so zelo lepo in številčno dobro obiskane. Časi niso ravno najboljši za novitete, investicije, izpolnjevanj številčnih želja a vseeno se vse da postoriti, če združiš željo in iznajdljivost. S to mislijo smo začeli naš mandat in moram reči, da nam za enkrat uspeva. Po prevzemu funkcije smo prvo poskrbeli, da se je nazaj vrnila delavka, ki skrbi za evidentiranje našega dela in preostalih zadev, ki jih ima v svojem delokrogu. Postavil sem ogrodje OO ZM in takoj smo se lotili dela. Prva večja preizkušnja je bila organizacija 23. srečanja članstva SSSLO v Rimskih Toplicah. Vsi, ki ste se udeležili srečanja veste kako smo srečanje pripravili v dobro vseh. Sledila je tekoča problematika na terenu glede pomanjkanja osebja v ljubljanski enoti, ki smo jo skupaj z vodstvom Vleke uspešno reševali s pokrivanjem nekaterih vlakov do novih turnusov. Uspešno smo s svojim predstavnikom sodelovali v prometno-tehnični komisiji, skupaj z delodajalcem smo se uspeli uskladiti okoli novih turnusov, dogovorili smo se za tečaj za 311 in 312, dogovarjamo se glede možnosti menjave prostorov za nadzornika vleke in osebja itd. Posamezni člani našega OO so potrebovali raznovrstno pomoč. Vsem smo pomagali in v vseh zadevah smo bili uspešni. Žal to leto ni bilo prizanesljivo do naših najbližjih. Imeli smo, kar nekaj pogrebov. Vsem žalujočim sodelavcem smo stali ob strani in njihove najbližje tudi pospremili na zadnji poti. Skozi poletni čas smo v sodelovanju z Aqua Romo v Rimskih Toplicah in KŠTM Sevnica koristili njihove

bazene po izjemnih pogojih. Naše članstvo je imelo na razpolago 15 kart dnevno za obisk bazenov. Ker je bilo tudi vreme letos izjemno so bile karte 90% izkoriščene. Izvedli smo rafting na Soči in izlet na Krnsko jezero s podaljšanim pohodom na Komno in spust do slapa Savice, imeli smo golažijado, ki je postregla z izvrstnimi golaži, obiskali smo Kočevje ob 120 letnici proge in izvedli rafting s piknikom na Kolpi, rekreirali smo se skupaj s člani sindikata prometnikov in vlakospremnikov v Sevnici, nakupovali smo s popustom in prispevkom sindikata v Intersportu, imeli božička na muzejskem vlaku za najmlajše, obiskali Šargansko osmico, planinci so osvojili, kar nekaj gorskih vrhov, uspešno tržili in skrbeli za počitniško kapaciteto G-125 v Podčetrtku, izvedli predstavitev klime naprave iz prostora nadzornika vleke v Dobovi v prostor razporednega delavca v Zidanem Mostu in mu tako izboljšali pogoje dela, izvedli turnir SSSLO in dosegli drugo mesto ter najboljšega strelca in še kaj bi se našlo. Zelo tvorno smo sodelovali z GO in predsednikom Zlatkom Ratejem, sekretarjem Silvom Berdajsom in tajnikom sveta delavcem Leonom Didičem. Hvala vam za vsako pomoč in sodelovanje seveda pa ne smem pozabiti na obe tajnici Marino in Nado, ki sta vedno na voljo za pomoč pri našem delu. V naš OO ZM smo včlanili, kar nekaj novih članov, kar kaže na to, da je delo vodstva pravilno in da članstvo to sprejema in podpira. Zavedam pa se, da vedno za vse ne bo prav! Sedaj je še ena velika naloga pred mano in mojimi sodelavci. Velika želja je, da obstoječo hiško v kampu Natura v Podčetrtku, zamenjamo za novo večjo hišico. Ponudila se nam je izredna priložnost za nakup čudovite počitniške hiške, ki bo izpolnil želje še tako petičnemu počitnikarju med nami. Članstvo je ob predstavitvi hiške navdušeno in sedaj moramo v OO ZM pripraviti vse potrebno za nakup in še pred prodajo obstoječe hišice G-125. Obstoječa hišica je premajhna in že amortizirana zato je edina logična rešitev prodaja in nakup nove hiške. Na skupščini sem to zadevo

že predstavil in vem da člani skupščine razumejo našo potrebo po zamenjavi saj bo menjava pomenila le oplemenitenje nepremičnine v korist SSSLO in nam kot upravljalcem z nepremičnino. Leto bomo zaključili z manjšo rezervo osebja pri turnusih v kar smo se spustili zavedno z željo, da zagotovimo delo za vse strojno osebje v Zidanem Mostu in vedoč, da bo treba narediti tudi kako naduro in seveda s strojevodskim plesom s partnerji v Aqua Romi v Rimskih Toplicah, kjer se bomo imeli fajn v prijetnem ambijentu in čudoviti družbi sodelavcev in življenjskih sopotnikov. Naslednje leto nas čakajo novi izzivi in vem, da bo leto 2013 težko ponoviti. Obljubim pa, da se bom trudil skupaj s svojimi sodelavci po najboljših močeh. Hvala vodstvu SSSLO za vso pomoč in tudi preostalim predsednikom OO za korektno in tvorno sodelovanje v dobro vseh nas. Hvala tudi našemu članu in županu občine Podčetrtek Petru Misji, ki nam stoji ob strani pri našem delu in nam pomaga. Vsem želim srečno in varno vožnjo in seveda, da vam tudi v življenju teče vse kot po maslu. Vesel in doživet božič in srečno 2014, ki sicer ne bo rožnato a s skupnimi močmi bomo zmogli!

Stanko Lazar



Varčevanje – pa naj »košta kokr« hoče...

Ne, varčevanje na način, da »košta« le toliko, da se lahko varčevanje začne. V Zidnem Mostu imamo ogrevanje na kurilno olje. Ker je vse predimenzionirano za potrebe ogrevanja celotne delavnice in vseh starih objektov je peč izredno pogoltna. Kljub temu, da je osebje zelo varčevalno naravnano je že samo zagon peči velik strošek, ker cevi potekajo pod zemljo pa še predvidevam, da so tudi velike izgube toplote. Zato je moje razmišljanje usmerjeno v smer pravega varčevanja v smislu ogrevanja na elektriko, ali pa izgradnjo nove kurilnice v neposredni bližini objekta, ki ga bo ogrevala z manjšo pečjo. Seveda so še drugi načini ogrevanja, moj pogled je bolj usmerjen v smeri čimprejšnje racionalizacije ogrevanja naših prostorov. Star papir je surovina, ki se jo lahko zbira in proda. Papirja imamo dovolj pri našem

delu. Ves ta papir bi se lahko zbiral na za to določenih mestih in se prodal, ko se ga nabere dovolj. Kupnina bi lahko pokrivala kak drugi strošek. Sedaj gre večinoma papir v koše za smeti, kar ni prav. Po objektih bi se lahko namestile varčne sijalke. Tako bi prihranili pri električni energiji. Sedaj neke še vedno vidim tiste ogromne žarnice, ki že zase, da zagorijo, porabijo ogromno energije predno začnejo oddajati potrebno svetlobo. Med vodilnimi imamo tudi kader, ki bi znal to uresničiti in urediti. Upam, da se bo kaj postorilo na tem področju. Edina moja želja je, da se začne varčevati že pri majhnih stvareh, ker pri velikih zadevah strojno osebje ne pridemo zraven in upam lahko samo, da bodo za to poklicani odločili pravilno in uspeli doseči pravilno in uspešno varčevanje. Začelo se je že z novim programom varčevalni način



na 541, naj se nadaljuje še kje drugje naprej. Na tak način bo SŽ-VIT d.o.o., lahko veliko prihranil, in v upanju, da bomo od tega imeli nekaj tudi zaposleni predlagam, da se pristopi k varčevalnim dejavnostim, ki sem jih nekaj naštel, kar takoj.

Stanko Lazar
Predsednik OO Zidani Most

Srečno, varno
in preudarno 2014

Dragi zavarovanci Skupne,
Hvala za vaše zaupanje. Pridružite se tistim, ki mislimo na prihodnost.

Naj vas spremlja sreča.

www.skupna.si
080 80 87

SKUPNA pokojninska družba d.d.
Trg Republike 3, 1000 Ljubljana
info@skupna.si
www.skupna.si

SKUPNA
POKOJNINSKA DRUŽBA D.D.

V Skupni pokojninski družbi d.d. že dvanaajsto leto varno in preudarno plemenitimo sredstva več kot 63.200 zavarovancev. Preko 1.300 upokojencev si je z dodatnim pokojninskim varčevanjem že zagotovilo višjo pokojnino!

V kolikor še ne varčujete Vas vabimo, da se pridružite tistim, ki želijo poskrbeti za svojo prihodnost, višjo pokojnino in se vključite v kolektivno shemo pri **Skupni pokojninski družbi d.d.**

Želimo vam vesele božične praznike ter srečno in zdravo v letu 2014!

Vaša Skupna pokojninska družba, d.d.

Leopold Zupančič, človek navdiha!

V tokratni številki Budnika bomo predstavili Leopolda Zupančič nadzornika vleke v Dobovi in predstavnika nadzornikov v sindikatu SSSLO OO ZM, katerega večina pozna po skrajšanem imenu Polde. Pred kratkim je obrnil 52 list v življenju, rojen je bil v kmečki družini v Dobovi, zdaj pa že 26 leto živi z družino v Brežicah, kjer si je z družino ustvarili prijeten dom. Z ženo Renato imata hčer Katarino, ki je študentka 5. letnika Medicinske fakultete in sina Petra študenta 3 letnika Fakultete za računalništvo in informatiko, kar Polde pove s posebnim ponosom. Končal je srednjo elektro tehnično šolo in nadaljeval s študijem na takrat še Visoki tehniški šoli, Univerze v Mariboru, ki pa jo je na žalost »predčasno zaključil«, vsaj danes gleda na to tako, takrat pa so ga vlekli druge stvari. Leta 1983 je prišel na železnico z namenom postati strojevodja. Žal ni opravil zdravniškega pregleda. Kljub vsemu mu je bilo ponujeno delovno mesto nadzornika vleke, kar je takrat sprejel. Z delom je pričel 2. novembra 1983, v CD Moste, na vzdrževanju vlečnih vozil in sicer v trajanju 3 mesecev, tako, da je spoznaval kompletan vozni park takratnega ŽG Ljubljana, potem je nadaljeval s pripravništvom v kurilnici na Vilharjevi, kjer

se je srečeval z vlečno službo, tehnično operativno, kontrolo brzinomernih trakov in drugo. Približno 3 mesece je preživel tudi na lokomotivah in motornih garniturah, kjer je vežbal po programu za strojevodskega kandidata in tako spoznaval lepe, kakor tudi manj lepe plati odgovornega poklica. V tem času je opravil strokovni izpit za nadzornika lokomotiv in inštruktorja vlečnih vozil in na jesen leta 1984 začel z usposabljanjem za nadzornika 2, naknadno se je usposobil še za nadzornika 1 in spomladi 1985 začel s samostojnim delom v Ljubljanski kurilnici. Tu je ostal do leta 1989, kjer je delal na vseh treh mizah, odvisno od potrebe službe. Februarja leta 1989, je bil pa premeščen na delovno mesto nadzornika lokomotiv, oziroma danes nadzornika vleke v Dobovo, kjer je še danes in je po njegovih predvidevanjih najstarejši nadzornik, glede delovne dobe v tem poklicu, v bivši Ljubljanski sekciji, mogoče pa tudi v širšem smislu.

Polde povej nam kako se spominjaš svojih začetkov?

Spominjam se, da smo takrat začeli s tem delom trije mladi tehniki, poleg mene

še: Tušar Jurko in Kastelic Ciril Do takrat je bilo v navadi, da so ta delovna mesta zasedali prekaljeni »stari mački« iz strojevodskih vrst, z določeno avtoriteto ... mi smo pa bili mladi, neizkušeni, skratka »zeleni«. Prej sem pozabil, zakaj železnica? Tudi oče je zaslužil pokojnino na železnici, v bivši PPV Dobova, tam je zaposlena tudi sestra, na železnici si je služilo kruh tudi nekaj sorodnikov, tako, da je to nadaljevanje tradicije ... mogoče še ena zanimivost, ko sem jaz delal v Dobovi prvo samostojno izmeno, v januarju 1986 (pokrival sem že pred stalno namestitvijo), je oče v PPV oddelal svoj zadnji šiht. Leta 1989, ko sem bil premeščen v Dobovo, bi lahko trdil, da so bili to zlati časi za Dobovo, kar se tiče prometa, vlaki so vozili, naj si bo potniški ali tovorni, dobesedno kot tramvaji, en za drugim... še dobro se spominjam ene nočne izmene v poletnem mesecu: 32 tovornih vlakov in 16 brzih v smeri proti Zidanemu Mostu.

Tvoji sodelavci pravijo, da si zelo raznovrsten in večplasten. Kaj so tvoji hobiji in kaj vse te zanima?

Če začnem z glasbo, ta je bila v naši hiši prisotna vedno, kljub temu, da ni bil nobeden inštrumentalist. Od zgodnjega otroštva se spominjam prepevanja staršev in stare mame, ki je živela z nami in to čisto spontano, v dolgih zimskih večerih, po kakšnem likofu, ob praznikih, skratka ni bilo nekakšnega pravila, kdaj ja ali pa ne. To sva pobrala tudi midva s sestro, tako, da sem že v nižjih razredih osnovne šole začel s prepevanjem, naj si bo solo oziroma v otroškem pevskem zboru. Prvo srečanju s harmoniko sem imel v tretjem razredu, na poroki starejše sestrice... Nato pa ni bilo več miru v glasbenem smislu. Zato mi je Dedek Mraz (takrat še ni bilo božička) prinesel novo 60 basno Melodijo. Še danes ima posebno mesto in to v zidanici, navdušenje in veselje je bilo takrat nepopisljivo. Prve prijeme mi je pokazala sosedica... potem sem pa začel sam, torej sem popolni samouk, note sicer poznam, vendar po njih nisem nikoli igral. Harmonika je od takrat moja spremljevalka, najprej je



Ko ni heca. ...

bila prva, zadnjih 26 let pa druga, v višjih razredih osnovne šole, ni skoraj nobena prireditev ali proslava minila brez mojega muziciranja, naj si bo kot solist, spremljava pevskega zbora ali pa v kombinaciji z drugimi inštrumenti. Spremljala me je tudi na služenju vojnega roka v Somborju. Po prihodu v takratno JLA, smo imeli možnost se prijaviti v različne interesne dejavnosti, tako sem se sam prijavil v glasbeno skupino in bil po parih avdicijah tudi sprejet. Takoj po zaprisegi sem že odšel domov po harmoniko, potem smo z orkestrom zvadili program, to so bile celodnevne vaje in po približno enem mesecu smo pričeli z nastopi, razne proslave, obiski šol, domov za starejše..., skratka polno zasedeni, ampak vseeno bolje kot na straži ali pa poligonu. Ob petkih so nas odpeljali v mesto Sombor, kjer smo vse večere vikenda igrali v domu JLA, na plesih, tam smo tudi prespali in se ob nedeljah ponoči, po končanem špilu vračali nazaj v vojašnico. Še ena stvar je, ki mi zapolnjuje življenje in sicer priročna domača delavnica. Že pri gradnji hiše, je bil marsikateri obrtnik prikrajšan za svoj zaslužek, pa ne iz razloga, da mu nisem plačal, ampak zato ker sem veliko stvari postoril sam: manjša zidarska dela, keramika, elektrika in še bi lahko našteval, vsak višek denarja sem vlagal in še vlagam v nakup raznoraznih strojčkov in strojev... potem se pa zaprem v delavnico in ustvarjam in kot pravijo, če pride zadeva ven »okrogla« je lopata, če je pa »špičasta« so pa vile... malo heca... Bilo je obdobje, ko sem se ljubiteljsko ukvarjal z elektroniko, kar sem pa na žalost opustil, zaradi vse slabšega vida. V moji delavnici so nastajali razni ojačevalci, svetlobni efekti, regulatorji, varčne neonske svetilke za 12 V oziroma 24 V inštalacije in marsikatera počitniška hišica je opremljena z njimi. Že kot srednješolec sem nosil domov kakšen odvržen radio ali televizor in ga doma razstavil na prafaktorje, z motom vse enkrat pride prav, nekaj je, marsikaj pa tudi ne.

Imam tudi eno zanimivo anekdoto iz vojske, ki je v povezavi z glasbo, kakor tudi železnico, čeprav še takrat nisem slutil, kako bom z njo povezan... Kot vemo 29. november je bil v prejšnji državi največji

praznik, takrat so pol vojske poslali domov na dopust in si tudi sebi privoščili krajše počitnice, se mi zdi, da je 29.11.1981 padel na nedeljo, ta praznični dan se je potem prestavil, skratka naš orkester bi naj celi teden igral ob večerih v domu armije in prišel je tisti nesrečni 1. december, ko je takratno celo državo pretresla letalska nesreča na Korziki, takoj so bile odpovedane vse javne prireditve, tako tudi naše igranje, vendar nam je naš predpostavljeni kapetan dal možnost, da ostanemo v mestu, pod pogojem, da se trenutku primerno obnašamo, normalno vsi smo bili enotni in, ko je kapetan odnesel pete, je glasbeni kolega Goran iz Zagreba, igral je kitaro, podal idejo, da greva domov, kljub temu, da nisva imela potrebnih papirjev, sem bil takoj za... s šinobusom Goša sva se peljala do postaje Vinkovci, tu sva pa prestopila na poslovni vlak Sava - 100 in smo že drveli proti domu, ker so vlaki takrat vozili še prepolni, ni bilo mesta za sedenje tudi pod razno ne, zato sva se sprehodila vse do prvega vagona, v katerem so pa bili vsi oddelki zastrti z zavesami, tako, da sva ostala na hodniku, na kar se odprejo vrata in ven stopi polkovnik, verjemite mi, da naju je skoraj zadela kap, bil je toliko uviden, da je prišel na hodnik eno priž-

gati... počasi je stekel pogovor in, ko je pokadil, naju je povabil v kupe, kjer sta bila še dva oficirja, tako, da ni bilo težav glede sedežev, da nebi izgledala preveč sumljivo, sva njegovo povabilo sprejela in potem v istem kupeju nadaljevali do Zagreba, tu je Goran izstopil in glede na to, da je izstopil iz vagona, kateri je bil rezerviran za visoke vojaške predstavnike, ki so se vračali iz državne proslave v Beogradu ob dnevu republike, ni imel nobenih težav z vojaško policijo in tudi mene so pustili pri miru, kljub temu, da so predefilirali skozi naš vagon, na ta račun smo se še potem velikokrat presmejali in še danes se tega v živo spominjam.

Z glasbo si navdušil tudi svoja otroka?

Po mojih stopinjah sta šla tudi oba otroka, hči je končala nižjo glasbeno šolo za citre in jih je na moje veliko razočaranje opustila, vendar jo skušam razumeti, ne zaradi lenobe, ampak zaradi drugih obveznosti, ki jih ima pri svojem študiju, me pa potolaži, da jih bo še vzela v roke, ko bo več časa, jaz ji verjamem... Sin je pa začel s klavirko, potem je imel obdobje, ko bi bil rad basist v priznani »hevimetal« skupini,



Pa dajmo eno po domače

vendar to ni pri meni padlo na plodno tlo, tako, da je pred parimi leti začel kot samouk na frajtonarci in v veliko veselje mi je ko skupaj zaigra, on melodijo, jaz pa spremljavo.

Ali si zaradi svojega navdušenja z glasbo kdaj moral tudi kaj potrpeti?

Spomnim se enega dogodka, v poveza-vi glasba – železnica. Bilo je na predvečer 1. maja. Promet je bil praznično umirjen, zato sva z že upokojenim sodelavcem, Ocepkovim Binetom, priredila mini pred-praznični koncert, on na trobenti, jaz s harmoniko, izgleda, da poslušalcev nisva preveč navdušila, saj se je o tem izvedelo v »bajti« v Ljubljani, naknadno sem izvedel tudi kdo naju je »ocinkal«, Bog mu grehe odpusti, jaz se mu jih, saj revež ni vedel, kaj počne, no in epilog tega je bil: nagradno gostovanje v Ljubljani, Bine tri mesece v sežanskem turnusu, jaz pa en mesec za prvo mizo, uradna obrazložitev: službena potreba...po vsej verjetnosti...

Vemo, da si tudi navdušen vinogradnik. Kaj ti pomeni tvoj vinograd?

Kot sem že omenil, drugi hobi je vinogradništvo. Z družino obdelujemo vinograd v Gadovi peči, z nekaj več kot 1000 trtami in, če bom omenil, da si pri delu v vinogradu, v kleti ali pri kakšnem drugem opravilu, povezano z vinogradništvom, spočijem, bo marsikdo pomislil, da nakladam, vendar je tako. Že doma, ko se usedem v avto in se namenim proti obronku Gorjancev, sem dejansko drugi človek, nikoli mi ni težko poprijeti za delo takoj po nočni izmeni, včasih tudi potegnem z delom, da sem že skoraj pozen za v nočno službo. Najrajši delam sam, takrat imam možgane res na off, ne razmišljam o vsakodnevnih problemih, lahko rečem, da meditiram. Zadnjih nekaj let, večino pridelanega grozdja prodamo in na tem mestu se lahko pohvalim, da je tudi »kraljevi cviček« iz našega grozdja, kajti vsa ta leta prodajamo grozdje, letošnjemu kralju cvička, g. Robertu Jarkoviču. Sam bolj prisegam na modro frankinjo tako, da za domačo uporabo pripravim to sortno vino. Tudi v vinogradu večkrat potegnem meh harmonike, naj si bo kakšna



Tam kjer vlada mir



Ponos vsakega vinogradnika

fešta, ali pa tudi čisto spontano, enostavno oprtam si harmoniko in ta zazveni v gričevnat svet...

Polde, bi za konec še kaj sporočil našim bralcem?

No to bi bilo na kratko o meni, kaj naj rečem za konec, najprej hvala, da ste mi izkazali to čast in mi dali možnost za predstavitev, ne bom nakladal, kako težki in resni časi so, to vsi vemo in vsakodnevno poslušamo, naj si bo od njih ali drugih...bi vam pa položil na srce to:

ostanimo ljudje in zrimo optimistično v bodočnost, glede na to, da ta številka Budnika izide v veselem decembru, želim vsem skupaj obilo zdravja, osebne sreče in zadovoljstva.

Srečno! Polde, tudi mi iz Uredništvu želimo, da boš še naprej tako optimistično, strokovno in osebno sodeloval z vsemi nami, ki se službeno ali osebno srečujemo vsakodnevno. Hvala ti za čas, ki si nam ga naklonim in nam zaupal delčke iz mozaika svojega pestrega življenja.

Stanko Lazar

Železničarji smo dobili svojega zavetnika

Loka pri Zidanem Mostu je od samega začetka gradnje železne ceste veljala za železničarsko vas. Skoraj je ni hiše, da ne bi bila na nek način povezana z železnico in tako torej niti ne bi smelo biti naključje, da se je prva železničarska Sveta maša zgodila ravno tukaj.

Pobudo za to je dal loški župnik, Janez Furman, ki je kmalu po prihodu v te kraje spoznal kaj je skupno prebivalcem. Župnikovo mnenje je, da železniški poklic vreden vse pozornosti in da mora dobiti svojega zavetnika, ki bi, po prvih predlogih, lahko bil italijanski železničar Pij Pavel Perazza. Poprosil je naše fante, da priskočijo na pomoč in odvil se je res omembe vredno dogajanje.

Že na večer pred glavnim dogodkom je bila na loški postaji organizirana prireditev in razstava o poklicu železničarja. Pripravil jo je Milan Culetto in njegova hči Annemarie, ki je program tudi povezovala. V okviru prijetnega kulturnega programa smo lahko slišali pričevanja sedaj že upokojenega strojevodje Janka Pinose, posebej zanimiva pa je bila za obiskovalce izredno lepo narejena železniška maketa njegovega mlajšega stanovskega kolega Ivana Puca. Od tega večera naprej je bila v manjši kapeli pri farni cerkvi na ogled tudi razstava fotografij, na temo železnice in Loke, domačina Bojana Dremelja.

Glavni dogodek, Sveta maša, je bil v soboto popoldne, pod velikim šotorom in



v sodelovanju s pihalno godbo Slovenskih železnic. Maševal je, ob pomoči več du-

hovnikov, celjski škof, dr. Stanislav Lipovšek. Ob škofu sta bila pri oltarju navzoča tudi dva železničarja v uniformah in, kot je omenil škof, s kapama skoraj enake barve kot njegova. Nasploh je škof poudaril pomembnost železnic in vseh železničarjev, ki skrbijo za varen in učinkovit transport, se jim zahvalil za vestno delo in jih priporočil Bogu.

Svete maše se je udeležilo veliko število železničarjev in pomembnih ljudi, ki so bili ali so še povezani z železnico. Generalni direktor, g. Mes, župan občine Sevnica, g. Ocvirk, prometni minister, g. Omerzel so bili le nekateri izmed pomembnih gostov, ki so se udeležili maše in prijetnega druženja po njej.



Bojan Dremelj

Dolenjski železničarji motoristi – MK »Ajznponar«

Življenje železničarja je povezano s potovanjem. Nekateri urejajo promet, drugi pa skrbimo za prevoz potnikov in tovarov. Ko se naša služba konča, se začne novo potovanje. Potovanje na motorju in svoboda ter veter v »laseh«.

Pri vsakodnevem delu se s sodelavci pogovarjamo o različnih temah. Tako smo spoznali, da nas je kar nekaj ljubiteljev motorjev. Porodila se nam je ideja, da bi se začeli družiti. Zbrali smo se na prvem srečanju, ki je bilo v nedeljo 7.7.2013 ob 9. uri v gostilni »Pumpa bar« v Novem mestu. In tako se je vse začelo.

Sedaj se vsako nedeljo dobivamo ob določeni uri na dogovorjeni lokaciji. Če je vreme primerno pridemo z motorji in gremo na vožnjo, sicer pa pridemo z avtomobili in ob kavici poklepetamo. Tre-

nutno se druži 12 motoristov strojevodij, pomočnikov strojevodij, sprevodnikov in premikačev, dobrodošli pa so tudi ostali železničarji. Na vožnjah in srečanjih se nam velikokrat pridružijo tudi partnerice. Da bi bili na vožnjah čim bolj enotni, smo izdelali majice s posebnim znakom, na katerem je vidno, da smo železničarji motoristi. Pri oblikovanju in izdelavi znaka nam je pomagal zunanji sodelavec, ki je naš simpatizer in se tudi udeležuje voženj in srečanj.

Poleg nedeljskih krajših voženj imamo občasno tudi celodnevne izlete in piknike (izlet na morje, izlet na Pavličevo sedlo, izlet na Bizeljsko in Olimje..., piknik ob reki Kolpi, kostanjev piknik...). Dogovarjamo se tudi za skupno silvestrovanje in že načrtujemo vožnje za prihodnjo sezono.



Naše druženje je izključno ljubiteljsko, neobvezujoče in dobrodošel je vsak železničar motorist.

Besedilo: Nebojša Kostić

Slike: Robert Oven



Maketa železniške infrastrukture

V prostorih sevniške železniške postaje že nekaj dni nastaja maketa železniške infrastrukture z domačimi in tujimi modeli lokomotiv in vagonov. Vse se je začelo s strojevodjem in modelarskim navdušencem Ivanom Pucem, ki je že v najstniških letih začel s sestavljanjem mini maket v svoji sobi. Ko je začel hoditi v stroje-



vodsko šolo, je ob pogledu na maketo v šolskem centru na Aljaževi v Ljubljani dobil še večji navdih in njegov hobi je kmalu prerastel v strast. S tem pa so se povečali tudi stroški, ki se pri izdelavi kvalitetene makete z najnovejšo tehnologijo daljinskega vodenja lokomotiv zelo veliki. Pred kakšnim letom dni, ko je ugotovil, da v domači hiši praktično ni več sobe kamor bi še lahko razstavil vse modele lokomotiv in vagonov se je začelo iskanje novih prostorov. Po dolgih pogajanjih in



pogovorih se je odprla možnost pridobitve prostora na železniški postaji. Z maketo

železnice v samem centru Sevnice se tako poraja priložnost ogledov tako za odrasle kot otroke, katerim bi približali železnico, lokomotive in potovanja z njimi, ter jih obenem podučili o možnih nevarnostih na tirih. Ivan upa, da bo maketa uspešno postavljena že do letošnjega božiča in tako na ogled vsem, ki jih modelarstvo zanima, ob tem pa se prav tako zahvaljuje vsem, ki so mu pomagali pri pridobitvi prostorov v stari šolski sobi na železniški postaji. Tako Ivan, kot še mnogo ostalih sevnških strojevodij pa si prav tako prizadeva za ustanovitev Društva ljubiteljev železnic, v katerega bi se lahko včlanili tako stari kot novi ljubitelji železnic. Društvo bi poskušalo pridobiti še prostore za železničarski muzej, ter urediti stalno muzejsko zbirko starih železničarskih predmetov.

OO Zidani Most



IZLET OO LJUBLJANA

Sveti Martin in petdeset (plus nekaj) »razbojnikov – degustatorjev«

Aladin! Ja, Aladin je nekoč davno tam nekje, tam kjer na Orient se gre, dejal – «**مِسْ مِسْ لِحَاتِفْ**! (Odpri se, Sezam!). Tudi petdeset razbojnikov bilo menda je tam nekje (inšalah, tako trdijo!), skupaj pa so iskali zaklad, ki naj bi se skrival nekje v votlini, zavrt v prt in v nepredušno skrinjo zaprt. Tako gre legenda. Pa so našli zaklad? Je Aladin uspel s svojo čarovnijo? Drži, bog je velik, a tega vseeno ne vemo. Vemo pa nekaj drugega. Piše se leto gospodovo 2013 in petdeset (plus nekaj) »razbojnikov – degustatorjev« se je podprtih z avanturo in živim duhom Aladina (do steklenic še pridemo, hahaha...), podalo na pot, polno nevarnosti in nepredvidenih situacij.

Podali smo se na Dolenjsko in v Belo Krajino. Dve čudoviti pokrajini, kjer je svetnik Martin, zavetnik vina, zelo spoštovana sveta oseba. Kaj bi ne bil? Če mene vprašate je le korak za našim prerokom Jezusom. Jezus je vino naredil iz vode, Martin pa iz mošta. Ni velike razlike. Mošt je v osnovi sladkana voda. Kakorkoli gledamo. No, pa pot spoznanja do čiste čaše vina ni bila tako preprosta, kot ste mor-da pomislili. O ne! Na Trški Gori smo naleteli na prvo oviro na poti do vinskega »sangrala«. Prijetna kmetija v starinskem slogu, še stene so bile prepleskane s starim valjčkom, ki je risal vzorce. Pa sem mislil, da ima to samo še moja teta v sobi, kjer suši klobase, stegna in ostale kose mesa (ne ji povedat, da sem odkril njeno »tajno« lokacijo. Ne, ne, Mica, jaz nič ne vem, haha...). Vse je bilo romantično pomirjujoče, dokler se ni pojavilo bitje, ki je varovalo vrata v nadaljnji svet – Gospod učenik!! Strašna preizkušnja! Hotel je vedeti vse o nekem možakarju, ki se je imenoval Janez Trdina in je menda živel in ustvarjal v teh krajih. Hudo strog je bil Gospod učenik iz male Trdinove šole, ki smo jo morali »skoz dati«. A skupaj smo odgovorili na vse njegove preizkušnje. Po preizkušnjah je sledila pokušina. Predstavil se nam je lokalni frajer, poznan po vsem svetu – cviček. No, roko na srce smo najprej pokusili modro frankinjo, pa žametno črnino, pa belo kraljevino, a kaj bi razpredal o tem... Ko to zmešaš v pravilnem razmerju, dobiš cviček. In cviček je zakon! Kdor tega ne razume, naj še enkrat prebere prejšnji stavek. Tako je to!

Pot nas je peljala naprej proti Semiču. In tam na degustacijo penečih vin, ki jih po klasični francoski metodi pridelujejo v podjetju Agri. Gospod Ivan Simonič, direktor omenjenega podjetja nas je popeljal v skrivnosti penečih vin. Najprej – izraz »šampanjec« se lahko uporablja strogo samo za vina, pridelana v francoski pokrajini Champagne po njihovi tradicionalni metodi. Ostali proizvajalci po svetu uporabljajo druge izraze. Pri nas so

to peneča vina. Pridelujejo se na tri načine. Prvi je bolj izdelovane kot pridelovanje in največkrat pomeni majhno ceno in velik glavobol, gre pa za vbrizgavanje CO2 v že izdelano vino. Beda! Naslednja metoda je dodajanje sladkorja in kvasovk v posodo za vrenje, ki je pod visokim tlakom (veliko višjim kot so tlaki med običajnim vrenjem vin). Na tak način pridelujejo (tu gre že za pridelavo in ne izdelavo) peneča vina v Radgonski kleti (Srebrna in Zlata Radgonska penina). Pri klasični francoski metodi, ki izvira iz Champagne in po kateri delajo v kleti Agri, pa vsebuje poleg vrenja v vrelnih posodah še dodajanje sladkorja in kvasovk v steklenice, torej dvakratno vrenje. Rezultat je božanski. Sveti

Martin je ponosen! Naj omenim samo Jantarjevo penino z dodatkom smrekovih vršičkov in pa Penečo medico, kjer imaš občutek da dobesedno piješ peneči med. Fenomenalno! In če želite narediti vtis na osebo, ki vam je pri srcu, torej njo, je prava rešitev Zlata penina, v kateri so lističi 24 karatnega zlata. Saj veste... zanjo je dobro le najboljše;-)!

Pod vtisom novih znanj smo pot nadaljevali v Črnomelj, kjer nas je razvajala domača kraljica – metliška črnina. Družbo ji je delalo okusno kosilo, skupaj pa sta dala užitek na neskončno potenco. Če bom nadaljeval, bo vse izpadlo kičasto. Zato bom tu končal. Ko stopiš v nebesa, ne iščeš poti nazaj. Čeprav še danes ne vem, ali je Aladin prišel do svojega zaklada, lahko zagotovo potrdim sledeče – petdeset (plus nekaj) »razbojnikov – degustatorjev« je našlo zaklad. Ta je čakal na jugovzhodu naše prelepe dežele. Čakal, da ga kdo preprosto vzame. Kajti vino bo menda kmalu pravi pravcati zaklad. Tako kažejo svetovni trendi. In vsi, ki doma premoremo kakšno lepoticco, ki rodi grozdje, bomo pravi bogataši. Če ne v denarju pa po duši!

Za konec bi se zahvalil še našemu organizatorju, ki nas je varno peljal po poteh vinskih skrivnosti, podjetju Alpetour, kjer so zares poskrbeli za naše razpoloženje, saj so nam namenili dve čudoviti in zelo simpatični vodički, Vesno in Klavdijo, ki sta poskrbeli, da bog vina in zabave, veseljak Bakhus ni prišel do glavne besede in naslednji dan ni odmeval v glavah med iskanjem Whiskasa, hahaha...

In seveda, da ne pozabim. Aladin je zgrešil že v startu. Moral bi reči – «**مِسْ مِسْ لِحَاتِفْ**! (Odpri se, Sezam!). Aja, kaj to pomeni? Mi smo preprosto rekli, tako, po dolenjsko – ... če imaš vinu, se adpri, če se na boš sam, te boma mi!!!... Kakšen Sezam, dajte no!

Robert Zakrajšek

4. golažijada OO Zidani Most

21. septembra 2013 je pri Lovski koči v Zabukovju potekala 4. golažijada članov SSSLO OO Zidani Most. Tekmovanja v kuhanju golaža se je udeležilo 13 skupin. Tekmovalci so se zbrali ob 9. uri, prejeli določeno količino mesa in čebule ter pričeli s kuho. Skupine, ki so se na tekmovanje skrbno pripravile, so poleg čudovitega izgleda prostora poskrbele tudi za pogostitev sotekmovalcev in gledalcev. Ob domačih mesninah, kruhu in rujni kapljici nihče ni ostal lačen in žejen.

Komisija, v kateri so bili Manuela, Peter, Anton in Marko, je budno opazovala dogajanje na prizorišču in malo pred koncem kuhanja pri vsaki skupini ocenila izvirnost izgleda prostora in pripravo kuhanja. Ko so bili golaži kuhani, pa so izvedli še anonimno ocenjevanje samega golaža; izgled, gostoto in okus.

Vsi golaži so bili izredno okusni, prav vsaka ekipa je lahko s ponosom ponudila svoj golaž, tako komisiji, kot tudi obiskovalcem. Ker pa je golažijada tekmovanje je komisija podala rezultate in razglasila najboljše med najboljšimi. Najboljši golaž sta kuhala Leopold JURKOŠEK in Ivan FILE, drugo mesto je zasedla ekipa: Stanislav REŽEN, Miran TRBOVC in Matej RENKO, tretji pa so bili Marjan MIRT, Stanko LAZAR in Rafko PAČNIK. Ekipe, ki so osvojile prva tri mesta so, poleg standardnih daril (karte za bazen v Atomskih Toplicah in buteljke vina) prejele še unikatne medalje, ki so delo našega sodelavca Janeza Starca.

Golažijada se je nadaljevala v piknik, med tem pa so se udeleženci pomerili v streljanju na glinaste golobe ter v streljanju z zračno puško. Okusne hrane, slastnega kruha in pijače je bilo dovolj, za prijetno



vzdušje in zabavo pa smo poskrbeli sami.

4. golažijada je bila uspešno izvedena, udeležba je bila visoka, izvedba kvalitetna. Ne preostane nam drugega, kot da se vidimo naslednje leto.

Boštjan Slakonja



Goriška »špljakuljada«

Vsi – razen Primorcev – boste najbrž debelo pogledali in se vprašali, kaj pa je sedaj to – »šplakuljada«? Kaj se zopet grejo ti »Goricijani«, odrinjeni tja daleč od železnice pozabljeni, najzahodnejši del naše lepe Slovenije? Tisti, jezikoslovno najbolj zagnani boste to čudno besedo zaman mrzlično iskali po Slovarju slovenskega knjižnega jezika, pa Odzadnjem slovarju slovenskega jezika in tudi v enciklopedični knjigi Besedišče slovenskega jezika z obli-

koslovnimi podatki, a te besede – trudu navkljub – ne boste našli! Morda pa bi še malo »pogooglali«?...Ha, tudi tu ne boste našli pravih rezultatov... Tega izraza namreč ne pozna niti »vsevedni« Google!

Kaj je torej »špljakuljada« in vse kar je z njo povezanega, boste ekskluzivno izvedeli prav iz tega članka! Igra ima avtohtono slovensko poreklo, saj izhaja is Slovenske Istre. Medtem, ko se je živina in drobnica brezskrbno pasla po

istrskih gmajnah, so si pastirji dolge ure na paši krajšali prav s to družabno igro. Istrski pastirčki so po vsej verjetnosti hoteli oponašati balinanje, kar pa je na gmajni bilo nemogoče. V principu igra namreč še najbolj spominja na balinanje, le da jeklene krogle nadomeščajo ploščice, pa tudi podlaga je bila pri »špljakah« nekoč bistveno bolj preprosta in ni zahtevala dodatne priprave, kot npr. »v nulo speglani balinplac«. Stiska in skromnost sta vedno

bili gonilo domiselnosti in tako so prve »špljake« bili ploščati kamenčki, ki so jih pastirji priročno našli v s kamni bogato založeni istrski pokrajini. Nekdaj kamnite ploščke so zamenjale gumene ploščice. »Špljaka« je torej ploščica okrogle oblike, navadno odeša v redečo, zeleno, modro, rumeno ali še kakšno drugo živo pisano barvo. Igralni komplet vsebuje po 4 pare ploščic, premera ca. 10 cm, ki imajo v sredini luknjo. V kompletu pa je tudi nepogrešljivi mali beli plošček »špljako«, ki se mu je pri igri z metanjem velikih »špljak« potrebno kar najbolj približati. Potrebna je imeti zbranost, mirno roko in dobro odmerjen met. Čim bližje »špljakotu« tekmovalec vrže »špljako«, več točk dobi! »Šplajkuljada« je torej tekmovanje v družabni igri, pravilno pa se ji menda pravi – prstomet,



čeprav tudi ta izraz v SSKJ ne obstaja.

Igralci so razporejeni v skupine, kjer igra vsak z vsakim. Najboljša dva iz posamezne skupine prideta osmimo finala, nato se igra na izpadanje oz. izločanje do finala. »Stari šplajkuljarski mački« imajo zelo natančen met. Precizno merjenje razdalje med »špljakami« poteka pod budnimi očmi. Včasih je situacija ob burnih komentarjih in kritikah udeležencev zelo napeta. Najboljša dva iz skupine prideta do polfinala, nato pa po sistemu izpadanja do finalne igre. Neredko se zgodi, da o končnem zmagovalcu odločajo milimetri, znanje in izkušnje, seveda pa mora tudi kanček sreče kiniti v ravno pravšnjem trenutku.

V novogoriški enoti je to zelo priljubljena pristočasna družabna igra. Že kar

nekaj let je vsak drugi vikend v septembru organizirano tekmovanje strojevodij, oz. celotnega osebja novogoriške DE, v metanju »špljak«, ki se odvija na prostoru pred »kurilnico«, kot še vedno radi imenujemo kompleks pred nekaj leti na novo zgrajene hale z upravo goriške DE. S »šplajkuljado« pa športno obeležujemo in se spominjamo tudi obletnice priključitve Primorske k matični domovini. Glavni organizator in vodja tekmovanja je naš nadzornik Vili Silič. Tudi letos se je na »šplajkuljadi« zbralo lepo število igralcev in navijačev, ki smo sončno septembrsko sobotno popoldne preživeli ob napetih dvobojih in živahnem navijanju. Ker pa se ob tako intenzivnem dogajanju grla hitro sušijo, naši strojevodje-vinarji s »tekočimi sponzorskimi sredstvi« izdatno poskrbijo, da udeleženci »šplajkuljade« ne



bi utrpeli akutnih dehidracij. Da pa se »antidehidrantom« zagotovi trdna prehranska podlaga vsak udeleženec primakne še kakšen evro in že se na žaru znajde v ustrezne mesne, mastne in slastne oblike predelani vsem tako ljubi – »kralj živali«. Da lahko mamljivo zadiši po okolici pa sponzorski piskrček po svojih finančnih zmogljivostih primakne tudi naš območni odbor SSSLO. Tako je vse nared, zato športnozgodovinskemu tekmovanju res ničesar ne manjka.

In kdo si je letos s pošteno igro prislužil lovoriko najbolj spretnega »šplakuljadarja«? To je bil naš mlajši kolega Igor Vukoje. Drugouvrščeni – »srebrni« je bil »stara kost« – strojevodja Zoran Susič. »Bron« pa je pripadal našemu strojnoopremnemu delavcu »oljarju« Radovanu Verču. Zmagovalcem in vsem drugim igralcem iskrene čestitke! V upanju, da se naslednje leto zopet zberemo v morda še večjem številu, smo se proti večeru veselili poslovili.

Ta zapis pa je obenem tudi vabilo, da se sedaj že tradicionalne »Goriške šplakuljadi« udeležite tudi igralci-tekmovalci iz drugih enot Vleke in tehnike. Pokličite GSM: 051 375 364 ali ŽAT: 63 923 številko novogoriškega nadzornika lokomotiv in osebja, kjer lahko najavite svoj prihod.

Dobrodošli in dober met na treningih ter naslednji »Šplakuljadi 2014« v Novi Gorici!

Viljem Silič in Ervin Sorč

Čudoviti grafiti

Ni kar ni, ako je res, je res! Človek se mora strinjati, da imamo, bogme, najbolj »pisano potniško floto« na svetu in širše. Naši umetelni grafitarji pak so v duhu marljivega inu cesarju pokornega, bogaboječega naroda slovenskega, ravno to: silno pridni inu marljivi. Rezultati so vidni povsod, saj njih umetelnosti urno švigajo sem in tje po širni nam, ljubi domovini.

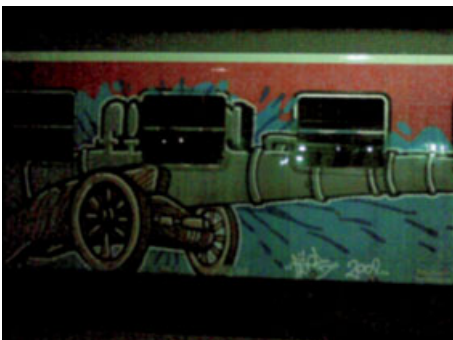
Nekatere od njih so v nebo vpijoče inu takisto stvaritelju v večno sramoto ven djane packarije, druge pak, so veččemu, kakor tudi preprostemu očesu, všečne umetelnosti, katere veselje duši delajo.

Jako dobro bi bilo v cesarsko mesto Bruselj pisanje poslati, de se za možno evrojev prosi, s katerimi bi kulturni nam minister dirkanje umetelnih grafitarjev financiral, kateri bi na grund barvo svoje ideje našpricali, v nebo vpijo-



če packarije pa za večno v pozabo izbrisali.

V izogib nerganju naj bo herezija v zmernih vatlih dovoljena.



Pa zdravi ostanite!

Spisano v Grudnu mesecu leta gospodovega dve tavžent trinajstega.

Jurij (Krajnik) Dalmatin



Nogometni turnir SSSLO v Sevnici

18. oktobra 2013 je bil v Sevnici, v organizaciji OO Zidani Most, izveden nogometni turnir Sindikata strojevodij Slovenije. Turnirja so se udeležile ekipe vseh Območnih odborov. Igralo se je po ustaljenem sistemu – 2 skupini po 4 ekipe (nosilca skupin Ljubljana in Maribor). Tekmovalci in vodje ekip so se zbrali v Športni dvorani Sevnica. Po opravljenem žrebanju so skupine pričele z igranjem. Med samim izvajanjem turnirja je organizator poskrbel za toplo malico tekmovalcev v Bowling centru, čas med dvema teknama pa so si igralci krajšali z igranjem bowlinga. V zgodnjih popoldanskih urah je bil turnir uspešno zaključen, uradni rezultati pa so naslednji:

1. OO MARIBOR
2. OO ZIDANI MOST
3. OO LJUBLJANA
4. OO DIVAČA



5. OO CELJE
6. OO NOVO MESTO
7. OO NOVA GORICA
8. OO JESENICE

Najboljši strelec: Jure JAMŠEK (OO ZidaniMost)

Najbolši igralec: Branko ŠKOLIBER (OO Maribor)

Najboljši vratar: Rok PAJEK (OO Maribor)

Druženje se je nadaljevalo v hotelu Ajdovec, kjer so bili podeljeni pokali vsem ekipam, zmagovalna ekipa Maribora pa je prejela še prehodni pokal in drese za vso ekipo. Po okusnem kosilu je bil v večernih urah turnir uspešno zaključen.

Boštjan Slakonja



OO Maribor



OO Ljubljana



OO Zidani most



Vsi smo zmagovalci

K R I Ž A N K A

						GRMIČASTA RASTLINA Z USNUJATIMI LISTI IN RDEČIMI, RUMENIMI CVETI, RODODENDRON	MESTO V MAKEDONIJI	INDUSTRIJ. RASTLINA	BIVŠI SOVIJETSKI POLITIK MIKOJAN	VELIK ESTONSKI OTOK V BALTIKU	NAGRAJNA KRIZANICA	ENOTA ZA MERJENJE ELEKTRIČNE UPORNOSTI	GRAD FRANČOSKIH KRALJEVI V PARIZU, OD 1793 MUZEJ	SODRGA, DRHAL, BANDA	IZRAELSKO PRISTANIŠČE	NEKDANJI KANADSKI SMUČAR KEN
						FOND, PREMOZENJE	11					6				
						TROPSKA OVJALKA						ANGLEŠKI FIZIK ROBERT OKENSKI OKVIR				
						EDEN OD ČUTOV										
POTUJOČI PEVEC EPSKIH PESMI V STARI GRČIJI	KRTOVO DELO	FRANČOSKI IGRALEC DELON	NEKDANJI TV VODITELJ JURE	NEVAŽEN ČLOVEK VRSTA SODOBNEGA PLESA				SADNA PIJAČA GRAFIČNO ZNAMENJE				VDOR, NASILEN VSTOP NAJVEČJA ARTERIJA				
								EL. MERSKA ENOTA ZA MOČ GL. MESTO NORVEŠKE			PRIPADNICA NAROV				VZMET (NAR.)	OČE (STAR.)
BODIKA, BOŽJI LES			3			JAPONSKI PISATELJ ŠOHEI SKAKALEC VEGARD					BRITANSKI PEVEC COCKER SLO. ATLET TINE			FRANJA ORNIK NEMŠKI IGRALEC UDO		
GRŠKI BOG SMRTI								MESTO V NEMČIJI MESTO NA HONŠUJI					ŠPORTNA JADRNICI Z DVEJAMA JAMBOROMA POGRAD			4
IRSKI POSKOČEN PLES	9			GRANITSKA ŽILNINA				10		KRIVULJA VIŠJEJA REDA (MAT.) JAPONSKO MESTO		16				
BOG V NOVOPLATONIZMU				AZJSKA DRŽAVA NOVINARKA ŽGAJNAR					OLGA ROMIH GRŠKA POKRAJINA (ARGOLIS)		FRANČOSKI LETALEC CLEMENT PORTUGAL. POLIT. MARIO					
2014	4. MESEC	SLOVENSKI PISATELJ SASA UTRDBA V TEKSASU				AMERIŠKI ARHITEKT CHARLES MANOMETER (KNUJZ.)						DALIŠE ČASOVNO OBDOBJE RUSKO Ž. IME		2		
ANTON AŠKERC			FRANČOSKI EKONOMIST CHARLES MESTO V ITALIJI				FRANČOSKI SLIKAR AUGUSTE MAKEDONSKO LETOVIŠČE							SPREMILJEVALKA (NA RAZSTAVI IPD.)	ŽIVILA ZA LJUDI (POG.)	IKI: otok v Koreji, prelivu SPOKO: družabna igra DAGO: otok v Baltiku VOVK: slo. agronom
ZIMSKO OBLAČILO						ČASOVNI ZAMIK				RUSKI VLADARSKI NAZIV			HAROLD PINTER			KOMUNIST, LEVIČAR (SLABŠ.)
RAVNINA	12					OGNJENIK NA JAPONSKEM, NA KJUŠUJI ZDRAVILIŠČE V BELGIJI				REKA NA PELOPONEZU OSEBNI ZAJMEK			KANADSKI HOKEJIST BOBBY RIMSKI BOG SMRTI			
NAZIV (EKSPR.)				DEL FOTOAPARATA							VOZILO Z ENIM SEDEŽEM					
PRIPADNIK TIBETANSKO BURMANSKIH LJUDSTEV				GESLO					15	REKA V FRANCIJI OREL V NEMŠKIH GRBIH						
SESTAVIL	OTOK V KOREJSKEM PRELIVU	LJUBA TADIĆ KOS CELOTE			TUJE ŽENSKO IME DELEZ (NAR.)							LJUDSKO GLASBILLO	MESTO NA KRIMU VELIKO POTNIŠKO LETALO			14
TEPEC, BEBEC (POG.)						BASKOVSKA TERORIST. ORGANIZAC. AGRONOM BOGDAN			SRBSKO MOŠKO IME MADŽARSKA IGRALKA EVA					RIBIŠKA MREŽA		
BAJESLOVNA BITJA						7		VRSTA SIRA DRUŽABNA IGRA						JUNAKINJA KARENINA OKNICA, NAOKNICA (NAR.)	5	
PRISTANIŠKO MESTO NA FILIPINSKEM OTOKU PANAY							ŠPANSKI OSVAJALEC HERNANDO ŠTEFAN ANTOLINC VELIKA PRIPOVED. PESEM			ŠTOR, PAROBK IRANŠKA POROČEVAL. AGENCIJA				POVRŠINSKA MERA 8. MESEC JUDOVSKEGA KOLEDARJA		
															PLESNA FIGURA PRI ČETVORKI	ČEDNOST, UREJENOST (KNUJZ.)
						RADIOAKTIV. IZOTOP RADONA						SOLI SEČNE KISLINE				
						PRISTANIŠČE NA JAPONSKEM OTOKU HONŠU	1					ŠVEDSKI NARODNI PARK			13	

1 2 3 4 5 6

7 6 8 Ž 5 9 6

10 5

11 12 13 14 15 16

2 0 1 4



**SINDIKAT STROJEVODIJ
SLOVENIJE
OO ZIDANI MOST
Obrežje 3, 1432 Zidani Most**

LETOVANJE V ATOMSKIH TOPLICAH

Sindikata strojevodij Slovenije, Območni odbor Zidani Most, omogoča zunanjim gostom najem počitniške hišice v kampu Natura v Podčetrtku.



Lokacija	Tip	Število ležišč	Ostalo
Atomske Toplice Kamp Natura	Počitniška hišica 27,8 m ² , TWC	2+2	Dnevno 5 vstopnic za kopanje, od tega 2x vstop v Savna svet, Orhidelija doplačilo

Počitniška hišica v Atomskih Toplicah je opremljena z vso potrebno opremo, razen s posteljnino in brisačami ter čistilnimi in pralnimi sredstvi. Uporabniki imajo možnost kuhanja.

PRIJAVA

Vsi, ki želijo koristiti apartmajsko hiško v prostih terminih, naj predhodno pokličejo predsednika komisije za upravljanje s počitniškimi kapacitetami, g. Stanislava Režena, na tel. št.: **031/383-371** ter rezervirajo termin in naknadno pošljejo pravilno in čitljivo izpolnjeno prijavnico.

TERMIN LETOVANJA

Posamezni termin letovanja traja sedem dni in sicer od petka od 12. ure, do naslednjega petka do 11. ure. V kolikor termin ni zaseden, ga lahko 5 dni pred odhodom rezervirate tudi za krajše obdobje, vendar ne manj kot 3 nočitve.

CENE IN NAČIN LETOVANJA

Cena najema počitniške hišice za eno nočitev je: **35,00 EUR**.

V ceno nista vključeni turistična taksa in prijavnina, kar uporabnik poravnava na recepciji kampa Natura.

Stroške najema je potrebno poravnati pred nastopom letovanja, preko plačilnega naloga (položnice), fotokopijo plačane položnice pa je potrebno poslati na sedež OO Zidani Most.

PRIJETNO DOPUSTOVANJE