

Maj 2014



Številka 79

BUDNIK



ISSN 1408-7405

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



V TEJ ŠTEVILKI PREBERITE

ŽLED ...

ŠE ENKRAT ŽLED ...

IN SEVEDA – ŽLED ...

IZ ŽIVLJENJA NAŠIH ČLANOV PRED, MED IN PO ŽLEDU ...

POSTER - FOTOREPORTAŽA IZ KENIJE – DA OGREJE ...



17. maj, 9h - 15h
39. Druženje ob sejmu modelne železnice

18. maj, 10h - 18h
Mednarodni muzejski dan

21. junij, 18h - 24h
Poletna muzejska noč

16. avgust, 14h - 19h
Dogodek v muzeju

20. september, 14h - 19h
Dogodek v muzeju

18. oktober, 10h - 17h
Dogodek v muzeju

Druženje v Železniškem muzeju SŽ

Železniški muzej SŽ, Društvo ljubiteljev železnic »ŽELEZNA CESTA« in Društvo ljubiteljev železnic in železniških eksponatov Celje, pripravljamo "Dogodke v muzeju", odprte za širšo javnost. V ta namen bomo v Muzeju SŽ, na Parmovi 35 v Ljubljani, za vse prijatelje in ljubitelje železnic, pripravili več srečanj.



Na dogodkih v muzeju si lahko obiskovalci Železniškega muzeja SŽ ogledate člansko modugno maketo v merilu H0, se popeljete na vrtni železnici v merilu 7,25 col in parnem traktorju mojstra Mihe. Ogledate si lahko vožnjo prave parne muzejske ozkotirne lokomotive serije 71, motorne drezine in društvene premikalne lokomotive Jenbach.



Torej, vljudno vabljeni vsi prijatelji in ljubitelji železnic, in pripeljite svoje starše in stare starše s seboj, v Železniški muzej SŽ, na Parmovo 35 v Ljubljani.

DŽ
društvo ljubiteljev železnic
ELEZNA CESTA

dlžiže
Celje

 ZELEZNIŠKI MUZEJ

 Slovenske železnice

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



UVODNIK GLAVNEGA UREDNIKA

Devet življenj ...

NESREČE – opredeljujemo kot dogodke, v katerih se pojavijo poškodbe in škoda, pri čemer sam dogodek ni bil namerno izzvan, za razliko npr. od vojn, umorov in vandalizmov (Polič, 1994).

V Zakonu o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (1994, 2000, 2001, 2006) je nesreča dogodek ali vrsta dogodkov, povzročenih po nenadzorovanih naravnih in drugih silah, ki prizadenejo oziroma ogrozijo življenje ali zdravje ljudi, živali ter premoženje, povzročijo škodo na kulturni dediščini in okolju v takem obsegu, da je za njihov nadzor in obvladovanje potrebno uporabiti posebne ukrepe, sile in sredstva.

Obstaja veliko razvrstitev nesreč, klasična delitev je na naravne ter tehnološke in druge nesreče. Pod naravne nesreče uvrščamo: potrese, poplave, zemeljske plazove, usade in podore, obilne snežne padavine, snežne plazove, viharje, sušo, pozebo – spomladanske ohladitve, **žled** – (**škoda na drevju, električnih in telefonskih napeljavah, značilna predvsem za JZ Slovenijo, mešanje hladnih in toplejših zračnih gmot, pojavlja se tudi v kotlinah, katastrofalne posledice povzroča žled debelejša od 50 mm**), točo, požare v naravnem okolju in epidemije nalezljivih boleznih pri ljudeh in živalih.

ŽLED – (tudi požled ali požledica) je zaledenela oblika padavin na tleh – to je enolična prevleka ledu, ki se lepi na predmete in na zemeljsko površino.

Žled nastane, ko dežuje ali rosi pri temperaturah pod lediščem oziroma ko padavine v tekoči obliki padajo na podhlajeno podlago. Navadno pri taki temperaturi sicer sneži, vendar v določenih vremenskih razmerah kljub temu padavine padajo v tekoči obliki.

Žled oziroma žledenje najpogostejše nastane po obdobju hladnejšega vremena ob dotoku toplejšega in vlažnega zraka v višinah. Ko dež prileti iz toplega zraka v hladni zrak nad nižinami, se tam hitro ohladi. Drobne kapljice se ohladijo na temperaturo pod 0 °C. Ko priletijo na zmrznjena tla ali na hladne predmete, tam hipoma zmrznejo. Led oblije veje, debla, telefonske in električne žice ter drogeve.

Srednje močan žled se v Sloveniji pojavlja vsakih nekaj let, močan žled, ki povzroča veliko gospodarsko škodo, pa približno na 50

let. Značilen je predvsem za jugozahodno Slovenijo.

Največjo škodo povzroča na drevju in električnih ter telefonskih napeljavah. Teža ledu je namreč tolikšna, da se lomijo veje in debla, zvijajo se železni stebri, žice pa se trgajo. Lomljenje delov dreves ali celih dreves zaradi žleda imenujemo žledolom. Poškodbe zaradi žleda so pogostejše pri listavcih, saj imajo veliko površino vej, na katere se oprijema led.

KRIZNI ODZIV – pod pojmom krizni odziv razumemo ukrepe, ki so predvideni za določeno situacijo, ki odstopa od normalnega stanja ali pa se uvedejo ob nastopu oz. pojavu situacije, ki zahteva odziv, ki ni v skladu z običajnimi pristopi. Uvedejo se v lahko primeru naravnih katastrof, naravnih nesreč, vremenskih motenj večjega obsega, v primeru vojne oz. drugih aktivnosti, ki kakorkoli ogrožajo normalen potek in organizacijo življenja in vsakodnevnih aktivnosti v neki skupnosti, družbi, podjetju... Na Slovenskih železnicah imamo za take primere predvidene ukrepe za zimsko zaščito. Kaj je to, vsi vemo.

PRAVILO TROJKE – morda se boste vprašali, kaj ta odstavek počne med tem tekstom. Pravilo trojke je najpomembnejše pravilo za vse, ki so se kdaj znašli v težkih, nepredvidenih situacijah, kjer je bilo ogroženo njihovo življenje zaradi vremenske motnje ali motnje druge narave. To je pravilo, katerega so nas na usposabljanjih v preživetju v naravi najprej naučili. Pravilo trojke pravi, da človek zdrži tri minute brez zraka, tri ure brez zaveztja (brez obleke), tri dni brez vode, tri tedne brez hrane in tri mesece brez upanja (Miha Kuhar: Vojaško gornišvo, 2004). K temu pravilu se vrnem v epilogu.

EPILOG – ko zložimo vse na kup in ta kup pogledamo iz neke rahlo oddaljene časovne perspektive, lahko vidimo, da smo imeli vse. Imeli smo nesrečo, v sklopu te nesreče smo imeli žled kot vzrok nesreče, imeli smo krizni odziv ... No, tukaj se moramo malo ustaviti. Če je krizni odziv to, da se vsako leto skupaj usede generalštab in zimi že vnaprej grozi s povračilnimi ukrepi, potem privlečemo na plan snežni odmetalnik, našo slavno »Rolbo«, z njo opletamo na vse strani postaje (sredi avgusta, da se razumemo), ko pa dejansko nastopijo krizne razmere (in to v nekaj urah), potem bi nekateri čakali, da žled pomine sam od sebe, drugi so skrivnostno nedosegljivi ...



SEMPER EST PARATUM!*

A ko staknejo glave, vsi skupaj složno ugotovijo, da pa bi morda lahko novo nastale razmere, za katere so zaposleni še najmanj krivi, izkoristili za podaljšanje ukrepov varčevanja. Ja, če to ni **Buč'n dorf**, potem ne vem, kaj bi to lahko bil. Situacijo smo rešili zaposleni na terenu, ki smo (HVALA BOGU!!!) spet – enkrat za spremembo – delali skupaj kot eden. Ko ni bilo pomembno iz katere službe si. Stopili smo skupaj in naše sodelovanje je bil tisti pravi krizni odziv, ki ga je naše podjetje potrebovalo. Medtem, ko so nekateri filozofirali... In kje v vse skupaj pade pravilo trojke? Morda ne bi bilo slabo postaviti pravilo, koliko časa zdrži podjetje v krizni situaciji brez pravega in enotnega vodstva, ki deluje kot eden? Ko samo nekaj njih na najvišjih nivojih resnično dojame resnost situacije, ostali se pa kar izgubijo nekam? Tri dni? Tri tedne? Če ne bi »vojaška«, t.j. operativci stopili skupaj kot eden, bi bil »generalštab« bolj kot ne brez zobi tiger. Naj to ne gre v pozabo!

Zelo malo je potrebno, da postanemo sposobni soočiti se z situacijami vseh vrst, da postanemo kot muc iz fotografije, z devetimi življenji, ki so prispodoba za stanje, kjer nas nepredvidene situacije le stežka vržejo iz tira. Kajti muc vedno pristane na tačkah. Zakaj ne bi tudi mi? Začnimo že danes in uspeh jutri ne bo izostal....

Vaš glavni urednik Robert
(z devetimi življenji, mijau ...)

*»vedno pripravljeni«

BESEDA PRESEDNIKA SSSLO

Hokej na žledu



Vedno mi je v veselje, ko pogledam, koliko moči, spretnosti in volje je potrebno, ko se po ledu podijo »oklepniki« na dveh drsalkah in s palicami usmerjajo in upravljajo s pakom. Ravno tako so občudovanja vredni »norci«, ki se po usklajenem sprintu nekako zložijo v tisto, cigari podobno reč in s hitrostjo krepko čez 100 km/h preizkušajo meje materiala in svojih živcev. In bob upravljajo z dvema ročicama. Hitrostni drsalci in njihova »žlahta«, umetnostni drsalci so ravno tako asi v svojem početju. In vse to na dveh drsalkah. Akcijo, usklajeno delovanje, sposobnost upravljanja v regularnih in nepredvidenih situacijah imajo izdelano v popolnosti. In vsem je skupen led. In ta led obvladujejo na dveh stičnih točkah. Dveh drsalkah, kjer ima led le malo možnosti da jih vrže iz tira. Vse se torej dogaja na tirih. Tako ali drugače. Pa je uspeh vedno zagotovljen, ko je prisoten led? Vidite, kako je v življenju vse v soodvisnosti in kako se situacije z lahkoto preslikajo v neko drugo realnost, kjer ima led glavno besedo in je vse prej kot obvladljiv. Govorim o njegovem »zlobnem« bratrancu, ki nas je nepovabljen obiskal to zimo. Žled! Veliko je bilo, veliko je in še veliko bo govora o tej nadlogi, ki je za sabo pustila razdejanje velikih razsežnosti. Strokovnjaki so brusili jezike, napenjali sive male celice in modrovali o vzroku pojava.

Govorili so in govorili ..., in pri tem pozabili na moštvo, ki je igralo zagrizeno tekmo s tem nepričakovano močnim nasprotnikom. Pa se bom od tega trenutka naprej omejil na naše področje oz. naše podjetje. Na ravni države je stvar nekako delovala predvsem po zaslugi prostovoljcev. Pa pri nas? Kot vedno smo bili priče velikim strategijam in načrtom, kako bomo zimo ustavili že na meji med Francijo in Italijo, kako bomo v boj poslali naše »oklepne« enote s simbolom oklepa – Rolbo, kako bomo zagotovili ...

In potem se je zgodilo. Nasprotnik ni čakal jutra, ni čakal ugodnih razmer, ni čakal, da se mi pripravimo. Ne! Udaril je v nekaj urah in popolnoma ohromil naš sistem. In potem se je pokazalo. Kot velikokrat do sedaj. Pokazala se je resnična vrednost zaposlenih v sistemu SŽ. Pa govorim o zaposlenih na »nižjih nivojih«. Ne bom filozofiral o tem, kako smo složno sodelovali skupaj kot eden, ne bom koval v zvezde ne posameznikov, ne skupine, ne službe... Nikogar, ker smo delo opravili za popolno desetko. Skupaj. Bom pa glasno spregovoril o neki drugi zadevi. Glasno bom spomnil »višje nivoje« na to, da smo situacijo rešili operativci s svojim znanjem in izkušnjami, ki smo jih nesebično delili med seboj. Glasno bom opozarjal na to, da so se pripadniki »višjih nivojev« kar nekam izgubili, ko je bilo potrebno izdati ukaze in navodila za ukrepe svojim podrejenim. Ko se je bilo potrebno izkazati, je bilo lažje priti do Angele Merkel kot pa do njih. Tisti, ki pa so slučajno obstajali na obličju sveta, so imeli ideje, ki jih »živ bog« pri zdravi pameti ni mogel upoštevati kot relevantne ... Izjeme so – kot vedno – obstajale na najvišjih nivojih, o katerih lahko »višji nivoji« samo sanjajo, ampak kot vedno izjeme že po pravilu potrjujejo pravilo. To, da je moral posredovati direktor, g. Mes osebno, pomagali pa so mu tudi vidni predstavniki našega SŽ - VIT, je milo rečeno žalostno. Da mora najvišji nivo prevzeti vso iniciativo in (hvala bogu) uspešno improvizirati namesto njih, ki so za te zadeve plačani in »usposobljeni«. Ti še improvizirati ne znajo, kaj šele opraviti delo v skladu s pričakovanji. Morda je pa

bilo to potrebno. To, da se je spet pokazalo, da ima sistem SŽ sposobne in preudarne ljudi, ki v kriznih situacijah zaigrajo timsko igro in se z razpoložljivimi sredstvi ter taktiko spopadejo z nasprotnikom in iz tekme izidejo kot zmagovalci. In ti ljudje so zaposleni na »nižjih nivojih«. Nižji nivo – kako slabšalno, skoraj poniževalno zvenijo te besede. Še posebej iz ust »višjih nivojev«, ki so v krizni situaciji pogoreli do tal. In ravno oni te besede konstantno uporabljajo v odnosu do nas. Pa so bili v tem procesu ravno oni popolnoma nepotrebni, saj bi s svojimi »idejami« le smetili po prizorišču. Najvišje vodstvo se je lahko zaneslo le na operativce in ta naveza se je pokazala za zmagovalno.

Zato še enkrat več ne bom govoril o kapitalski ustreznosti, o podpisu pogodb, o poslovanju... Ne, za to so plačani »višji nivoji« in naj opravijo svoje delo ali pa odidejo. Na tej zemlji ni nič večno in zacementirano, tudi oni ne. Bom pa vedno ohranil spomin na dogodke iz začetka leta 2014, ko smo operativci pokazali, zakaj se lahko imenujemo »elita«. In nihče, ki se je takrat skrival na toplem, nam tega ne bo oporekal. In na to bomo spomnili, ko bo spet posijalo sonce, ko bo tekma v hokeju na žledu pozabljena s strani vsemogočnih in ko se bodo spet pojavile neoliberalistične mantre o varčevanju, ker da smo pač v krizni situaciji. Krizni da, ne pa v izredni! Izredno situacijo smo rešili z nesebičnim prispevkom vseh operativcev pod vodstvom tistih »najvišjih«, ki so se v danem trenutku zavedli naše prave vrednosti. In to tekmo v hokeju na žledu dobili tesno, a vseeno z 1 : 0 za ekipo »profesionalcev – operativcev«! In na to smo lahko upravičeno ponosni. In na to naj ne pozabi tudi stran tistih »malo nad oblaki«. Brez nas bi vaša »višje nivojska« nebеса pristala v peklu! Ali pa še nižje in bi se še hudič prekrizal ...

Kolegice in kolegi, drug drugemu lahko stisnemo roko in izrečemo ponosno pohvalo. Skupaj smo sila. Ne pozabimo tega, kajti čas ni primeren za to ...

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Vedno aktualna vprašanja

Nadaljujemo serijo vprašanj, ki so med strojnimi osebjem vedno aktualna. Seveda ni potrebno posebej poudarjati, da ste dobrodošli pri postavitvi vprašanja oz. tem, ki vas zanimajo. Na njih za vas odgovarja Zlatan Ostrouška iz Prometno tehnične komisije.

Vprašanje: *Stališče sindikata in prometne komisije glede obveze nameščanja ambulantnih ključavnic in ročnega prestavljanja kretnic. Infrastruktura je v lasti države, mi jo samo uporabljamo in plačujemo za to uporabnino, nato pa nam ta isti upravljavec (ki se je »zaščitil« s pravilnikom) predpisuje postopke, s katerimi mu po domače povedano »odnašamo rit«. Upravljavec ima dežurne ekipe za odpravljanje motenj. Zakaj jih ne uporabijo?*

Na sejah Prometno tehnične komisije smo večkrat obravnavali problematiko nameščanja ambulantnih ključavnic na daljinsko vodenih postajah. Mnenja so bila različna, od tega, da strojevodja ključavnic v nobenem primeru ne namešča, do tega, da se še naprej nameščajo, vendar je potrebno to delo posebej plačati.

Daljinsko vodene postaje so na progah Ljubljana-Sežana, Divača-Koper, Ljubljana-Jesenice, Pragersko-Ormož in Ormož-Hodoš ter odjavnica Dolga Gora na progi Zidani Most-Šentilj (podrobnejši podatki so navedeni v Navodilu o progi). Potreba o nameščanju ambulantnih ključavnic se pojavlja predvsem na progi Ljubljana-Sežana, zaradi pogostih okvar signalnovarnostne naprave.

Prometni pravilnik prepisuje, da na daljinsko vodenih postajah, v primeru izrednosti, ko prometnik ali progovni prometnik nima kontrole nad kretnicami, ukaže strojevodji, da namesti ambulantno ključavnico. Enako so predpisovali tudi bivši, jugoslovanski predpisi, le da je takrat bilo malo daljinsko vodenih postaj, ki so se takrat imenovala nezasedene TK postaje.

Zaradi povečanega števila primerov nameščanj ambulantnih ključavnic smo predlagali spremembo Prometnega pravilnika, tako da bi to opravilo opravljali izvršilni delavci upravljavca. Predlog je bil zavržen z naslednjo utemeljitvijo:

Pri nameščanju ambulantnih ključavnic na daljinsko vodenih postajah gre za odvi-

janje prometa v poslabšanih razmerah, ki jih je treba čim prej odpraviti. V kolikor število se število dogodkov povečuje, pa je po naši oceni to predmet dogovora med prevoznikom in upravljavcem, da se dogovorita o plačilu teh storitev. Vsekakor pa obveznost nameščanja ambulantnih ključavnic ostaja, saj bi v nasprotnem primeru opustitev tega imela prevelik vpliv na odvijanje prometa.

Spremembe torej ne bo. Potrebno bo pa zahtevati od upravljavca, da poskrbi za zmanjšanje števila okvar SV naprave, strojevodjem, ki bodo nameščali ključavnice pa to delo posebej plačati.

Nedavno so na signalnovarnostni napravi Ljubljana-Sežana zamenjali programsko opremo in število okvar se je zmanjšalo, tako da je bilo v letošnjem letu, po podatkih iz informacijskega sistema o posebnostih v železniškem prometu, le eno nameščanje ambulantne ključavnice.

Vprašanje: *Opravljanje zavornih preizkusov na vlakih, ki par dni stojijo na postaji. Je dolžnost strojevodje, da opozori na to, ali ima nad tem pregled oz. je dolžan za to skrbeti prevoznik – Tovorni promet?*

Opravljanje predpisanih zavornih preizkusov tovornih vagonovskih vlakov naročajo delavci tovarnega prometa in morajo pred izdajo in izročitvijo poročila o sestavi in zaviranju vlaka tudi preveriti, ali je popolni zavorni preskus opravljen oziroma če od njega še ni preteklo več kot 24 ur. Seveda pa je strojevodja zadnji člen v verigi, ki preveri, ali je zavorni preskus pri vlaku opravljen, če ni pa mora opozoriti pristojne delavce, da je ga je potrebno opraviti.

Vprašanje: *Zapuščanje vlakov na daljinsko vodenih postajah in postajah, kjer prometnik prekine službo.*

V Uradnem listu RS je marca 2014 bila objavljena sprememba Prometnega pravilnika v delu, ki predpisuje zapuščanje vlakov in vozil na postajah.

Vlake in vozila ki so zavarovani proti samopremaknitvi je dovoljeno zapuščati tudi na daljinsko vodenih postajah na naslednji način:

- če na postaji ni izvršilnega železniškega delavca (IŽD) prevoznika, je dovoljeno zapuščanje le na tirih, ki so zavarovani proti uteku (raztirnik, varovalni tir),

- v primeru, da je na postaji IŽD prevoznika, ki je strokovno usposobljen za ravnanje z zavorami (strojevodja, pomočnik strojevodje, preglednik vagonov, vlakovodja, premikač, vodja vlaka), je dovoljeno zapuščanje tudi na tirih, ki niso zavarovani proti uteku.

Enako velja tudi na postajah, kjer prometnik prekine službo, le da tam velja še en pogoj in sicer, da so glavni prevozni tiri prosti, razen če bo vlak, ki se na tem tiru nahaja, v času prekinitve tudi prvi odpeljal.

V dogovoru med posameznimi službami v okviru prevoznika, se v primeru razpustitve vlaka na službenem mestu, kjer ni izvršilnega železniškega delavca, in se vlaku odvzame ali doda lokomotiva, prevoznik SŽ-Tovorni promet oziroma SŽ-Potniški promet zagotovi delavca za:

- spenjanje ali odpenjanje lokomotive z vlakom,
- zavarovanje proti samopremaknitvi in
- delni ali popolni zavorni preskus.

Vprašanje: *Razlaga, kdo je dolžan prinesiti spremne dokumente vlaka. Kaj kdo prinese?*

Kdo strojevodji prinese spremne listine vlaka, je predpisano v postajnih poslovnih redih in v poslovnih SŽ-Tovornega oz. SŽ-Potniškega prometa, največkrat so to vlakovodje. Razlikuje pa se od postaje do postaje, odvisno kateri izvršilni železniški delavci so tam in kakšen je dogovor med prevoznikom in upravljavcem.

Na postaji Koper-tovorna in Ljubljana-Zalog na primer izroča strojevodji vse pisne dokumente vlakovodja, na postaji Koper-potniška pa dokumente lahko prinese vlakovodja, vodja vlaka ali sprevodnik.

Pomembno je, da strojevodja dobi vse potrebne dokumente, da lahko začne vožnjo vlaka, to so pa vožnji red posameznega vlaka, nalog za vožnjo vlaka, pri vagonovskih vlakih pa še poročilo o sestavi in zaviranju vlaka. Šele ko so vlaku izročeni Nalog za vožnjo vlaka in/ali Splošni nalog, sme dati progovni prometnik ali prometnik Dovoljenje za vožnjo.

Robert Zakrajšek in
Zlatan Ostrouška

Vpliv delovnega okolja strojevodje na njegovo zdravje

Ergonomsko oblikovano delovno mesto je prilagojeno posamezniku, njegovim telesnim značilnostim. V kolikor je primerno oblikovano, pri zaposlenih povzroča ugodje pri delu, zadovoljstvo in večjo delovno storilnost (Rožanec, 2009), obenem pa manj absenzizma, ter s tem povezanih stroškov za delodajalca. Strošek delodajalca je torej nižji, če ustrezno ergonomsko opremljeno delovno mesto, kakor če vztraja pri prejšnji obliki, saj se zmanjša strošek, ki ga mora izplačevati nadomestnemu delavcu v primeru bolniške odsotnosti. Cumming (1993; v Rožanec, 2009) pravi, da je kar 30 % bolniških odsotnosti posledica bolezni, ki izhajajo iz nervoz, katere nastajajo kot reakcija na vrsto, organizacijo in pogoje dela. Da bi lahko ugotovili, ali je bila ureditev delovnega okolja za zaposlenega res primerna, ter da je dosegla želeni cilj, moramo redno izvajati kontrolo, in sicer z opazovanjem samega delovnega mesta, poslovnih rezultatov in nenazadnje z osebnim intervjujem zaposlenega (Rožanec, 2009).

Zakon o varnosti in zdravju pri delu (Ur.l. RS, št. 43/2011) nalaga delodajalcu skrb in odgovornost za izvajanje ukrepov za varovanje zdravja delavcev. Med te ukrepe sodi tudi izvajanje meritev o škodljivih okoljskih vplivih na zdravje delavcev. Tako je v letu 2007 Služba za varstvo pri delu (tedanjega) HSŽ d. o. o. skupaj z Zavodom za varstvo pri delu d.d. izvajala meritve vibracij, hrupa, jakosti svetlobe ter mikroklima (izpušnih plinov, ventilacija klimatske naprave) v strojevodskih kabinah.

Poleg vibracij, ki vplivajo na degenerativne spremembe kostnega sistema, na strojevodjo pri njegovem delu vplivajo še nizkofrekvenčna elektromagnetna sevanja (povzročajo motnje spomina, demenco, (Nordenson in sod., 2001; Roosli in sod., 2007)), izpušni plini (rakotvorne snovi (Pronk in sod., 2009; Hesterberg in sod., 2006)), motnje bioritma zaradi nočnega delovnika in s tem povečan občutek utrujenosti, izčrpanosti (večja poraba energije za vleko vlaka, slabša regeneracija telesa (Dorrian in sod., 2007; Jay

in sod., 2006)), tveganje za pojav srčno-žilnih bolezni (Zdrenghea in sod., 2005) ter hrup.

Meritve vibracij, opravljane s strani Zavoda za varstvo pri delu so bile izvajane na vlečnih vozilih serij 664, 642/643, 363 in 342. Pri serijah 664, 642/643 in 363 so se vibracije mejnim vrednostim le približale ali jih občasno kratkotrajno presegle, medtem ko so bile pri seriji 342 skoraj ves čas meritve presežene. Vpliv vibracij na spremembe živčno-mišičnih funkcij trupa in pojav bolečine v križu bo predstavljen v drugem prispevku.

Pri nobeni seriji vlečnih vozil ni bila trajno presežena mejna vrednost hrupa (80 dB), se je pa v nekaterih primerih večkrat približala ali kratkotrajno preseгла. Dlje časa trajajoča izpostavljenost hrupu, ki presega mejno vrednost, poleg okvare sluha povzroča nevrotične motnje in motnje spanja (Borschgrevink, 2003), vpliv na delovanje srčno-žilnega sistema, zmanjšano delovno učinkovitost in drugo.

Izpušni plini so prisotni pri vlečnih vozilih z dizel motorji, vendar pri meritvah, ki jih je izvedla Služba za varstvo pri delu, pri nobeni seriji ni bila presežena mejna vrednost. Izpušni plini v strojevodsko kabino običajno vdirajo pri vožnji skozi tunele, po izstopu vozila iz tunela pa strojevodja odpre okna, da prezrači kabino. S tem povzroči povečan pretok zraka okoli glave, ki ponavadi presega dopustnih 0,3 m/s, s čimer pa lahko kvarno vpliva na svoje zdravje.

Elektromagnetna sevanja do danes na obmoju Slovenskih železnic niso bila merjena. Nekateri študije (Roosli, 2007; Nordenson in sod., 2001) navajajo škodljiv vpliv nizkofrekvenčnega elektromagnetnega sevanja na zdravje. Bolezni, ki jih povezujejo z vplivom elektromagnetnega sevanja so različne oblike raka in levkemija, nekateri avtorji pa navajajo tudi zmanjšanje nivoja hormona melatonin, ki je ključnega pomena pri obnovi telesa in se izloča v nočnem času.

Nočni delovnik med strojevodji povzroča utrujenost. Dorrian in sod. (2007) so

ugotavljali vpliv utrujenosti na delovne sposobnosti strojevodij. Glede na stopnjo izražene utrujenosti (nizka, zmerna, visoka) so spremljali način vožnje, porabo energije in druge parametre. V skupini, opredeljeni kot zmerno utrujeni, se je poraba goriva povečala za 4 %, pri skupini zelo utrujeni pa za kar 9 %! Poleg povečane porabe goriva je slednja skupina pogosto prekoračila največjo dovoljeno hitrost, zaviranje je bilo bolj sunkovito, manj so tudi uporabljali dinamično zaviranje.

Še eden izmed pojavov tveganja za zdravje strojevodje je tveganje za razvoj srčno-žilnih bolezni. Zdrenghea (2005) je s sodelavci meril stopnjo obolevnosti ali smrtnosti zaradi srčno-žilnih bolezni, povezanih z delovnim okoljem oziroma specifikami dela strojevodje. 23,5 % strojevodij je imelo povišan krvni tlak, 57 % povišane krvne maščobe, tako pri strojevodjih kot pri kontrolni skupini je bila opažena neurejena in nezdrava prehrana, pri strojevodjih pa je bil moten tudi cirkadiani ritem, ki pomembno vpliva na uspešen počitek in obnovo telesa.

Na zmanjšanje hrupa, koncentracije izpušnih plinov, elektromagnetnih sevanj strojevodja nima vpliva, lahko pa z ustreznim preventivnim delovanjem poskrbi za zmanjšanje vpliva vibracij in pojava utrujenosti povezane z nočnim delovnikom. Kljub vsem dejavnikom tveganja, ki smo jim strojevodje izpostavljeni, pa večina vprašanih, tako v pregledanih člankih kot v lastni raziskavi, z veseljem opravlja ta poklic.

Bolečina v križu med strojevodji

Bolečina v spodnjem delu hrbta (BSDH) je pomembna zdravstvena težava večine industrializiranih držav. Bolečina v križu (BVK) je bila prepoznana kot ena od najdražjih motenj med svetovno delovno populacijo. Kako se lahko s temi vplivi uspešno soočamo, se ukvarjam pri izdelavi diplomske naloge na študijskem programu Aplikativna kineziologija, FAMNIT, Univerza na Primorskem. Pri pregledu raz-



položljive literature na spletni strani ameriške Centralne medicinske knjižnice sem našel na več člankov, katerih avtorji so že izvajali podobne raziskave. Vsi avtorji menijo, da je delovno mesto strojevodje zaradi narave dela (sedeč položaj, prisotnost vibracij celega telesa, ostali škodljivi dejavniki) rizično za razvoj strukturnih sprememb na kostnem sistemu, predvsem v ledvenem delu hrbtenice. Sedeči položaj med delom je povezan s pojavom BVK, toliko bolj, če je prisotna prisilna drža ali vibracije celega telesa.

Lis (2007) poroča, da je bilo v 25. pregledanih študijah ugotovljeno, da samo sedeče delo ni glavni razlog za pojav BVK. V kolikor se sedečemu položaju pridružijo vibracije celega telesa ali prisilna drža, se tveganje za pojav BVK poveča tudi štirikratno. Za pojav BVK sta pomembni tako jakost kot trajanje (čas) izpostavljenosti vibracijam. Slednja ima večjo vlogo pri pojavu BVK, medtem ko pri ischialgiji ni bilo odkrito, kaj od tega ima večji vpliv. Dlje časa trajajoča izpostavljenost vibracijam na delovnem mestu je eden izmed vzrokov za pojav bolečin v spodnjem delu hrbta (Bovenzi, 2009). Epidemiološke študije so pokazale večjo pojavnost degenerativnih

sprememb spodnjega dela hrbta, herniacije diskusov in BSDH pri omenjenih delovnih mestih v primerjavi z ostalimi delovnimi mesti (Pope in sod., 1998; Magnusson in sod., 1996). K zmanjšanju tveganja za pojav BVK sodi tudi ergonomsko oblikovan sedež strojevodje (Pope in sod., 1998; Harrison in sod., 1999 in 2000) ter ustrezna in delovnemu mestu prilagojena gibalna aktivnost (Murtezani in sod., 2011; Oullier in sod., 2009). Liuke in sodelavci (2005) so v štiri leta trajajoči študiji odkrivali povezavo med povečano telesno težo in tveganjem za BVK in degenerativne spremembe ledvenega dela hrbtenice. Pri ljudeh z indeksom telesne mase* (ITM) večjim od 25 je bila ugotovljena velika povezanost s poškodbami medvretenčnih ploščic, posebej če je bil ITM povišan že v mladosti.

Sedenje poleg spremembe naklona medenice in nekaterih drugih sprememb povzroča povečan pritisk na medvretenčne ploščice in mišice hrbta, odvisno od naklona trupa. Sile na ledveni del hrbtenice se lahko v sedečem položaju povečajo tudi za 40 % v primerjavi s stoječim položajem. V raziskavi, ki so jo izvedli Harrison in sodelavci (1999 in 2000), ki je temeljila na razvoju primernega stola za transportna vozila, so ugotovili, da je za zmanjšanje pritiska na medvretenčne ploščice in zmanjšanje obremenitve hrbtne miškulature najprimernejši stol, ki nudi možnost spreminjanja naklona hrbtišča stola (optimalni kot 100–110°), spremembo naklona sedalne površine ter uporabo naslonov za roke. Podprt mora biti cel hrbet, vključno z vratno hrbtenico, prav tako pa mora imeti hrbtišče nastavljen vzglavnik, ki preprečuje prevelike pomike glave v smeri naprej-nazaj. Sedež naj bi imel ustrezen

blažilec pospeškov (vibracij), ki se prenašajo s tal, in sicer za frekvence med 1 in 20 Hz. Ker so se pri meritvah največji pospeški pokazali v vertikalni (gor-dol) in lateralni smeri (v stran, levo-desno), naj bi bilo hrbtišče izdelano tako, da »opriema« hrbet. Novejša vlečna vozila imajo ergonomsko oblikovane sedeže že serijsko vgrajene, na ostalih vlečnih vozilih pa Prometno-tehnična komisija skrbi za nameščanje primernejših stolov, oziroma išče najboljšo rešitev glede na prostorske omejitve strojevodske kabine.

Preventivno delovanje proti BVK ni vedno vezano le na ukrepe s strani delodajalca. Veliko lahko pripomore strojevodja sam, in sicer z izbiro ustreznega življenjskega sloga v prostem času in po potrebi izvajanjem prilagojene gibalne aktivnosti na delovnem mestu (Murtezani in sod., 2011; Oullier in sod., 2009). Pred izvajanjem kakršnekoli gibalne/športne aktivnosti (GŠA) se priporoča posvet z zdravnikom ali drugim ustrezno kvalificiranim osebjem zdravstvene dejavnosti, ki bo svetoval primerno obliko GŠA glede na vaš življenjski slog in zdravstveno stanje. V osnovi je priporočljiva kombinacija vzdržljivostne vadbe (tek, pohodništvo, nordijska hoja, tek na smučeh, plavanje) in vadba moči ter gibljivosti. Najverjetneje ste navdušeni kolesarji opazili, da kolesarjenje ni navedeno med oblikami vzdržljivostne vadbe – zato obstaja tehničen razlog, ki pa presega današnjo temo. Intenzivnost vzdržljivostne vadbe naj bo dovolj visoka, da povzroči pospešen srčni utrip, globlje dihanje (vendar vam še vedno omogoča govorjenje) ter rahlo znojenje. Čas trajanja je odvisen od vrste in intenzivnosti vzdržljivostne vadbe, vsekakor pa ne krajši od 40 minut in vsaj trikrat tedensko. Vadbo moči in gibljivosti lahko strojevodja izvaja tako v prostem času kot na delovnem mestu. Za izvajanje vadbe moči ni potrebno obiskovati fitnes centrov ali kupovati naprav za domačo uporabo, temveč zadostuje lastna teža, v nekaterih primerih elastični trak ali drug enostaven vadbena pripomoček. Vadba moči naj se

* - ITM (ang. BMI) je razmerje med telesno maso (v kilogramih) in kvadratom telesne višine (v kvadratnih metrih), kjer vrednosti med 18,5 in 24,9 pomenijo normalno hranjenost, vrednosti 25–29,9 prekomerno telesno maso, nad 30 pa smatramo za različne stopnje debelosti; formula za izračun $ITM = TM (kg) / (TV (m))^2$ – primer: moški, TM 80 kg, TV 1,85 m, $ITM = 80 / (1,85)^2 = 23,4 \text{ kg/m}^2$

izvaja predvsem za mišice nog in trupa ter zgornjega dela hrbta. Vsako vajo izvedete v dveh do štirih serijah z desetimi ponovitvami. Raztezne vaje se izvajajo za mišice upogibalke kolka, spodnjega dela hrbta ter rok in prsnih mišic. Podobno kot pri vadbi moči tudi raztezanje izvajate v več serijah, trajanje posamezne vaje pa naj ne bo krajše od dvajsetih (20.) sekund. Gib izvajajte počasi, kontrolirano, do po-

ložaja, ko v raztezani mišici začutite rahlo napetost. V kolikor nimate razvite ustrezne gibljivosti, lahko v primeru dinamičnega raztezanja (zibanje, zamahovanje), tvegate poškodbo mišice.

Oullier (in sod., 2009) svetujejo več kratkih odmorov med delom, med katerimi naj strojevodja izvaja kombinacijo vaj moči in gibljivosti. Strojvodja lahko te vaje izvaja med krajšimi prekinitevami med

vožnjo, za vsak sklop vaj je potrebnih pet minut. Preden zapusti vlečno vozilo, naj strojevodja izvede vadbo moči/stabilizacije trupa, s katero zmanjša nestabilnost hrbtenice in posledične negativne vplive vibracij, ki jih je prejel med vožnjo.

Martin Vrašec
OO Nova Gorica

Mazalna motorna olja v vozilih – 1. del

1. Maziva v transportu

V transportu je večina vozil, gnanih z motorji na notranje izgorevanje, tudi pri drugih pogonskih agregatih in energijskih alternativah je potrebno mazanje gibajočih sklopov in delov, za normalno delovanje vozil; mazalna olja je torej zelo pomemben faktor za brezhibno delovanje transportnih sredstev. Motorna olja so maziva, ki so bistvenega pomena za delovanje motorja z notranjim izgorevanjem, saj brez njih motor praktično ne more delovati. Motorna olja so bila predmet dodatnih raziskav proizvajalci vozil in motorjev že od samih začetkov razvoja motorjev z notranjim izgorevanjem trudijo, da bi s tehnološkimi novostmi mazalnih olj izboljšali karakteristike motorjev, obenem pa poenostavili oz. zmanjšali obseg vzdrževanja vozil in tako vozila napravili enostavnejša za vzdrževanje in cenejša za uporabo. Razvoj je potekal predvsem v smeri iskanja novih kakovostnejših materialov in različnih tehničnih rešitev za pogone, ki v pogojih vse večjih obremenitev, katerim so izpostavljeni sodobni motorji, edini lahko večajo zanesljivost in trajnost njihovega delovanja. Področju mazanja so razvojni inženirji avtomobilske industrije v zadnjem obdobju posvetili še posebno pozornost. Motorna olja je postalo podobno kot ležaji, vijaki in drugi strojni elementi, konstrukcijski element, ki pa ga morajo konstruktorji pri snovanju sodobnih motorjev z notranjim izgorevanjem upoštevati, kot pomemben faktor. Konstruktorji (proizvajalci) motorjev so skupaj s strokovnjaki iz velikih

naftnih družb, ter proizvajalci dodatkov (aditivov) za maziva razvili nova sodobna motorna olja, ki omogočajo zanesljivo delovanje motorja tudi pri najdaljših intervalih vzdrževanja. Še pred dobrim desetletjem je bil povprečni interval menjave motornega olja v osebnih vozilih krajši od 10.000 prevoženih kilometrov (ali vsako leto), danes so ti intervali zahvaljujoč uporabi sodobnih visoko kakovostnih olj, že daljši od 30.000 km, ali na 2 leti in se še podaljšujejo, kar neposredno vpliva na stroške transporta in transportnih storitev. Nekateri proizvajalci vozil (intervale menjave predpisujejo proizvajalci motorjev in ne proizvajalci motornega olja) že predpisujejo menjave olja celo na 50.000 km. Intenziven razvoj motornih olj v zadnjem obdobju je prispeval k temu, da se danes vozimo v bolj ekonomičnih vozilih, ki imajo večjo specifično moč, porabijo manj goriva in imajo čistejši izpuh, nimajo težav z zagonom motorja pri nizkih temperaturah, delovanje motorja pa je zanesljivejše in trajnejše (manjša obraba) ter potrebuje manj vzdrževanja. Sodobna olja namreč vsebuje posebne dodatke, ki s svojimi specifičnimi lastnostmi olju podaljšajo življenjsko dobo, olje ima namreč poleg mazanja in odvajanja odvečne toplote še druge pomembne naloge.

Sodobna motorna olja tako pozitivno vplivajo na več področjih delovanja motorja z notranjim izgorevanjem:

- zmanjša trenje gibajočih delov in posledično poveča izkoristek motorja,
- poveča življenjsko dobo motorja,
- zniža se delovna temperatura motorja,



- izboljšuje se vrtljivost gibajočih delov,
- izboljšajo se lastnosti pri prisilnem teku,
- zmanjšuje se nastanek oljne usedline,
- zmanjšuje se emisija škodljivih snovi,
- zmanjša se poraba goriva,
- zmanjša se poraba olja,
- olajša se utekanje novih motorjev.

Izkušnje velikih uporabnikov sodobnih motornih olj pokažejo naslednje rezultate:

- povečana moč pri vseh motorjih,
- manjša poraba olja,
- manjša poraba goriva,
- manjša poraba energije pri električnih pogonih,
- zmanjšana obraba vseh premičnih delov v motorju in menjalniku,



- daljša življenjska doba vseh premičnih delov strojev, še posebej ležajev,
- intervali menjav olja se povečajo.

2. Mazalna olja

Primarna funkcija mazalnih olj je zagotavljanje nepretrganega, tekočega, mazalnega filma. Oljni film prepreči neposreden kontakt kovine na kovino med gibajočima deloma in tako bistveno zmanjšamo trenje, kar je tudi cilj mazanja. Na ta način se doseže lažje gibanje, in nižje delovne temperature vitalnih delov motorja, ter posledično manjše termične obremenitve materialov, kar prinaša daljšo življenjsko dobo.

Druga pomembna funkcija mazalnih olj je odvajanje in prenos toplote na oljni hladilnik ali na motorni hladilni sistem. Mazalno sredstvo mora imeti enake lastnosti na celotnem temperaturnem območju delovanja motorja, da zadovoljivo opravlja to funkcijo.

Prva mazalna olja so vsebovala živalska in rastlinska olja, ki so zadovoljivo izpolnila zahteve takratnih motorjev in naprav (parni stroji). Z razvojem tehnike so se razmere spremenile; obremenitve strojev so se bistveno povečale in takšna maziva so

postala neprimerna za uporabo. Imela so namreč vrsto slabosti; hitro so oksidirala še posebej pri visokih temperaturah, posledica tega pa so večje spremembe viskoznosti, formiranje kislin, smol in lepljivih usedlin.

Leta 1850 so se naravna maziva začela nadomeščati z mineralnimi olji, ki so jih pridobivali iz nafte. Mineralna olja so se z uvedbo novih postopkov in tehnik rafinacije sistematično izboljševala in se razvijala vzporedno s takratnimi stroji. V letu 1911 je združenje avtomobilskih inženirjev (SAE – Society of Automotive Engineers) izdelalo prvi standardni unificiran sistem za merjenje viskoznosti olja. V letu 1929 je bilo v laboratorijih narejeno prvo sintetično mazivo, vendar pa je bila zaradi ekonomskih razlogov (cena pridobivanja) uporaba opuščena. Svojo uveljavitev pa so sintetična maziva doživela med II. svetovno vojno, saj jih je vojska uporabljala predvsem v letalski industriji, ker so vsebovala posebne dodatke (aditivi), ki so omogočali velike trenutne preobremenitve

materialov brez poškodb. Po letu 1960 pa so prišla sintetična maziva v splošno uporabo. Mazalna olja so z razvojem postala vse kvalitetnejša in njihove lastnosti vse boljše. Tako je današnji interval menjave olja pri motorjih z notranjim zgorevanjem kar 20-krat daljši kot na začetku uporabe. Življenjska doba motorja z notranjim zgorevanjem pa je 4-krat daljša.

3. Pridobivanje mazalnih olj

Surova nafta je danes bazična surovina za pridobivanje mazalnih olj. Surova nafta, ki jo črpajo iz zemlje, vsebuje stotine vrst tekočih ogljikovodikov, smole, hitro hlapljive tekočine, barvne pline; z rafinacijo ločimo surovo olje v veliko število uporabnih spojin. Osnovna snov za motorna olja je sestavljena iz vodikovih molekul, ki so srednje trdo vezane in so obstojne na visoke tlake, ki nastajajo med dvema gibajočima kovinskima površinama v motorju. Olje mora biti sposobno narediti gladek obstojen film, ki preprečuje trenje, kar je njegova bistvena naloga. Z različnimi kemičnimi postopki in mešanjem dodatkov (aditivov) pa se tvorijo olja ustrezne kvalitete in specifičnih lastnosti za posamezne pogonske agregate.

V grobem lahko olja razvrstimo v mineralna in sintetična. Mineralna olja so destilirana iz zmesi različnih ogljikovodikovih molekul v surovem olju, še vedno vsebujejo določeno dozo različnih ogljikovodikov in voskov, kar pa vpliva na lastnosti olja. Sintetična olja se pridobivajo kemično iz homogenih molekul, ki se povežejo v kompaktno strukturo, ki je optimalna za zmanjšanje trenja, posledično sintetična olja omogočajo boljše drsenje kot mineralna olja. Sintetična olja ne vsebujejo voskov, posledično je njihova točka strjevanja 20° nižje, kot je točka strjevanja mineralnih olj. Temperaturna stabilnost sintetičnih olj je visoka, tudi temperaturna stabilnost mineralnih olj se je izboljšala in na tem področju ni več bistvene razlike. Glede na molekularno strukturo imajo sintetična olja boljšo odpornost na temperaturna nihanja in potrebujejo manj viskoznostnih izboljševalcev za doseganje potrebne delavne viskoznosti. Sintetična olja imajo zaradi svojih lastnosti boljše delovne mazalne sposobnosti. Pri visokih temperaturah je mazalni film bolj strnjen, homo-



gen, odpornejši na temperaturna nihanja in tlake.

Olja se delijo po kvaliteti in viskoznosti, posledično glede na vrsto uporabe. Viskoznost motornih olj, ki opredeli temperaturni obseg uporabe, se označuje z razredi, ki jih je uvedlo društvo avtomobilskih inženirjev (SAE); kvaliteto olja pa se opredeli z oznakami, ki določajo specifike samega mazalnega olja in posledično področje uporabe.

Vsako motorno olje je sestavljeno iz baze in aditiva. Navadno je baze nekje od 75–95 % ostalo pa so različni dodatki in modifikatorji. Baze se razdelijo na tiste iz nafte in sintetične. API (American Petroleum Institute) loči med petimi različnimi skupinami baznih olj.

Skupina I; olja pridobljena s procesom izločanja s topilom ali s procesom imenovanim Hydro-finnishing. Indeks viskoznosti med 80 in 120 (po SAE). Nasičenost molekul manj kot 90 % in vsebnost žvepla nad 0,03 %.

Skupina II; pridobljena s postopkom imenovanim hydrocracking ali s procesom odstranjevanja voska preko katalize. Indeks viskoznosti med 80 in 120, nasičenost nad 90 %, vsebnost žvepla pod 0,03 %. Olja skupine II imajo boljše protikorozijske lastnosti, saj je večina ogljikovih molekul nasičenih. Značilnost takšnih olj je prozorna barva.

Skupina III; pridobljena v postopku imenovanim isohidromerizacija in hydrocrackingom. Pridobivajo ga iz nižjih skupin olj ali v procesu izločanja voska. Nasičenost preko 90 %, vsebnost žvepla manj kot 0,03 %, indeks viskoznosti preko 120. Imenovana tudi SHC sintetična. Olja grupe III imajo lastnosti, ki so podobne ali se približujejo tistim lastnostim prave sintetične, toda le, ko so ogrete nad 40 °C. Imajo pa še eno slabo lastnost in sicer nizko stopnjo izgorovanja (FLASH point) in tako hitreje zgorijo kot sintetična olja. Od leta 2000 naprej je pridobivanje olj baznih grup II in III z dobrimi lastnosti že pod 32 °C postalo dokaj poceni in to je pomenilo dokaj poceni način pridobivanja 5–30W in 0–20W multigrade olj. Proizvajalci so kaj hitro ugotovili, da takšna olja zmanjšujejo porabo goriva za okoli 1 % in tako imenovana »fuel-efficient« olja so se začela uporabljati pri večini novih avtomobilov.

Skupina IV;

PAO sintetična oz. Poli-Alfa-Olefini. Ker imajo olja na bazi mineralnega olja ali surove nafte veliko nečistoč, se je industrija odločila izdelati umetna olja sestavljena iz popolnoma enakih molekul brez nečistoč. PAO sintetična je torej olje, ki je izdelano iz popolnoma čiste osnove enakih molekul in ne vsebuje mineralne osnove ali voskov posledično imajo PAO olja veliko prednosti pred mineralnimi olji. So bolj obstojna, nimajo nečistoč, vse molekule olja se obnašajo popolnoma enako, imajo odlične lastnosti pri nizkih temperaturah in preprečujejo nabiranja kislin. Toda, ker so v zadnjih letih olja skupine III doživela velik prodajni razmah je njihovo izdelovanje znižalo stroške proizvodnje za polovico in PAO sintetična počasi izginja zaradi previsokih stroškov izdelave kljub boljšim sposobnostim, ki pa jih olja bazne grupe III počasi že dohitelajo.

Skupina V; estri in PAG (poli alkilen glikol) sintetična, ter druga sintetična, ki ni zajeta v IV skupini. Ester olja se pridobivajo iz nasičenih maščob rastlin in živali, ki jih potem kemično spremenijo v estre, diestre in poliestre. Spadajo med najbolj draga motorna olja in presegajo vse lastnosti ostalih baznih grup. Olja z ester bazo so predvsem namenjena za dirkanja ali vožnjo pod ekstremnimi pogoji in navadno niso namenjena navadnim uporabnikom.

Iz navedenega lahko razberemo, da so mineralna olja skupine I, II, III, ter sintetična olja skupini IV, V.

4. Teorija mazanja

Sodobni tehnološki postopki, ki so bili uporabljeni pri razvoju modernih motorjev so, pripeljali mazanje motorja skoraj do popolnosti. Sistemi za mazanje pod visokim tlakom ob uporabi kvalitetnega olja praktično zmanjšajo obrabo gibajočih delov motorja med obratovanjem na minimum. Največje obrabe delov tako na-



stanejo pri zagonu motorja, ko še ni takoj in povsod vzpostavljen mazalni film, tako motor nekaj trenutkov po zagonu deluje brez zadostnega mazanja, nezadostno mazanje pa je vzrok za povečano trenje in posledično večjo obrabo.

Osnovni vzrok za potrebo po mazanju je trenje, ki nastane ob drsenju ene obdelane površine po drugi površini, pri tem nastane torna upornost med površinama, posledično se sprošča toplota v odvisnosti od hitrosti in obremenitve površin. Kvalitetno obdelana kovinska površina v naravi kljub gladkosti na pogled in otip ni tako gladka, da bi lahko bila uporabna za gibajoče dele strojev brez mazanja, če jo pogledamo pod mikroskopom, opazimo nepravilno oblikovano hrapavo površino polno izboklin in vboklin, v primeru, da se dve taki površini drgneta druga ob drugo, pride do notranjih blokad, ki so vzrok za





torno upornost oz. trenje. Pri tem se sprošča veliko toplote, ki je lahko vzrok za deformacije materiala, posledično pa poškodbe vitalnih delov stroja ali naprave. Z vzpostavitvijo (vrivanjem) fluidnega filma med dve drseči površini, se lahko zmanjša trenje in s tem prepreči pregrevanje. Fluid je v veliki večini mazivo, ki s svojimi karakteristikami poskrbi za mazanje s pomočjo oljnega filma, ki se tvori med dvema površinama in bistveno pripomore k zmanjševanju trenja. S formiranjem dovolj debelega fluidnega filma med dvema površinama dosežemo, da sta površini toliko narazen, da se neravnine kovinskih površin ne dotikajo, tako se bistveno zmanjša trenje. Med delovanjem zaradi obremenitve ne sme priti do prekinitve mazalnega filma, trenje je posledično majhno, sproščena toplota pa prav tako, termična obremenitev materialov pa nizka. Mazalni film je potrebno

vo mazalnega filma. Dovolj visok tlak je pogoj za ohranitev mazalnega filma pod velikimi obremenitvami, saj se pod velikimi obremenitvam mazalni film lahko stanjša ali celo prekine. Takrat pride do kontakta med površinama in trenje se močno poveča, kar pa prinese že prej opisane nezaželene posledice.

Na največji problem naletimo pri zagonu motorja, saj je olje izteklo z mazalnih mest in motor praktično zaženemo v prvem trenutku brez mazanja (razen pri večjih motorjih, ki imajo vgrajen sistem predmazanja), takrat pride tudi do največje obrabe materiala. S kvalitetnimi mazalnimi olji in dobrim mazalnim sistemom pa v zelo kratkem času dosežemo tekoče trenje, oziroma dobro mazanje na mazalnih mestih.

Ločimo tri vrste trenja:

- suho trenje, ko sta površini, ki se dotikata, brez vmesnega maziva,
- mejno trenje, pri katerem tanka oljna plast sicer trenje zmanjšuje, ne preprečuje pa, da bi prihajalo do dotikov vrhov hrapavosti,
- tekoče trenje, pri katerem je plast maziva neprekinjena in enakomerna, tako da povsem preprečuje dotik med obehma ploskvama

Mazalni sistem motorja z notranjim izgorevanjem v osnovi sestavljajo naslednji deli:

- Oljno korito; spodnji del karterja je obenem rezervoar olja.
- Oljna črpalka za vračanje olja v glavni zbiralnik daje olje s potrebnim tlakom.
- Glavni zbiralnik, iz katerega gredo oljne povezave k vsakemu delu, ki ga je

neprestano obnavljati, kar pomeni, da je gibajočim se delom (gibajočim stičnim površinam) potrebno dovajati mazivo, to lahko dosežemo neposredno z dovolj visokim tlakom ali z ustrezno geometrijo in obliko delov, ki omogočijo tvorbo klinastega mazalnega filma, ki ima zadosten tlak za nastanek in obno-

treba mazati: k ročni gredi, oljnicam, odmični gredi, ležajem in ostalim mazanim gibajočim delom. Iz zbiralnika gredo oljne povezave k manometru za merjenje tlaka in k oljnemu filtru.

- Regulacijski ventil je pritrjen ali na zbiralnik ali na črpalko. Njegova naloga je, da regulira maksimalni tlak v mazalnih ceveh.
- Oljni filter zadržuje kovinske nečistoče in delce saj, ki se pojavljajo v olju, potem ko je nekaj časa v motorju.
- Oljni hladilnik, pospeši ogrevanje olja po zagonu motorja, če je ta mrzel, prepreči, da bi se temperatura olja preveč dvignila pri delovanju. Oljni hladilnik najprej pomaga doseči delovno temperaturo, potem pa jo mora zadrževati na isti ravni.

Poznamo več vrst sistemov za mazanje motorja z notranjim zgorevanjem. Običajni sistemi za mazanje so:

- Mazanje s pluskanjem; oljna korita so nameščena tako, da se vanje potapljaajo ojnice; ležaji dobivajo olje neposredno skozi kanale iz glavnega zbiralnika; pri mazanju s pluskanjem je tlak, ki ga ustvari oljna črpalka razmeroma zelo nizek.
- Tlačno mazanje; tlak, ki ga ustvarja oljna črpalka potiska olje kot klin med površini, ki jih je treba mazati in tako mogoča tekoče trenje.
- Mazanje z brizganjem; ta način mazanja združuje tlačno mazanje vseh ležajev in mazanje s curkom olja.
- Mazanje z oljno meglo; olje je primešano gorivu in prihaja v motor sorazmerno s porabo goriva. Ta način mazanja je primeren samo za dvotaktne motorje, ki ustvarijo pred-kompresijo v karterju. V povprečju je primešano gorivu do 5 % maziva, lahko pa manj (običajno 2,5 %).
- Mazanje s suhim karterjem; Pri tem načinu mazanja je olje shranjeno v posebnem rezervoarju. Črpalka dovaja olje iz rezervoarja in ga potiska pod tlakom v dele, ki jih je treba mazati. Druga črpalka, ki jo imenujemo povratna črpalka, sesa olje, ki se nabira na dnu karterja in ga vrača v rezervoar. Ta sistem mazanja srečujemo skoraj izključno pri motorjih za motorna kolesa.

Ludvik Pevec



Vstajenje Feniksa – EMD G16 – SŽ (JŽ) 661 »Kenedi«

Na otvoritvi razstave Oklep svobode na 6. festivalu vojaške zgodovine v Pivki je veleposlanik ZDA Mussomeli spregovoril o treh ključnih dejstvih dobrega sodelovanja takratne Jugoslavije in ZDA. »Naša vojaška pomoč je služila interesom obeh držav. Motivi na obeh straneh so bili zapleteni, motivacije pa tako praktične kot idealistične narave. Motivi, predvsem vladni, niso nikoli jasni in enostavni,« je poudaril veleposlanik. Kot je povedal, sam vidi najmanj tri dozdevne razloge za ameriško pomoč. Prvič, pomagala je zoper razširjanje razpoloženja proti Zahodu in proti Ameriki znotraj same Jugoslavije. O drugem razlogu je veleposlanik povedal, »da je prav, da se gleda na ameriške motive za vojaško pomoč z nekaj cinizma. Vsekakor je moralo biti pri tem vsaj nekaj hladnega preračunavanja, saj je ohranjanje svobodne Jugoslavije služilo ameriškim interesom. Naša enačba je bila zelo preprosta: vsaka zmaga za Sovjetsko zvezo je poraz za nas.« Da pa pomoč ni bila samo sebična in pragmatična, je po besedah veleposlanika obstajal še tretji razlog za vojaško pomoč, to je »idealistična želja po pomoči manjši državi z namenom ohranitve samostojnosti kot nekaj dobrega samo po sebi, pa tudi odkriti up, da bi naša pomoč naredila jugoslovanski komunistični režim zmernejši,« je povzel veleposlanik.

Debata okrog tega, kako smo v Jugoslaviji s ponosom vozili ameriške lokomotive, jih celo poimenovali po ameriških predsednikih, bi se verjetno začela na podoban način, kot gornji odstavek. Razstava Oklep svobode, ki je bila v pivškem vojaškem muzeju, je predstavljala večkrat raje zamolčano vojaško pomoč ZDA takratni »prijateljski« Jugoslaviji. Politika je lahko prijetna, pa tudi ne. Vsekakor pa je izredno zanimiva. Tako kot to, da smo bili verjetno edina komunistična država na svetu, ki je imela v svoji lasti najboljše ameriške tanke, zelo napredne ameriške lovce, veliko ostale ameriške vojaške tehnologije in seveda, lokomotive. Kako je do tega prišlo, je brez sramu, še danes aktualna debata.

»From Stettin in the Baltic to Trieste in the Adriatic, an iron curtain has descended across the Continent.« Churchill, 5. marca

1946 v mestecu Fulton. Suhoparen (hladen) in političen uvod zaključimo z enim najbolj znanih povojnih govorov, ki je nekako na mestu. V bistvu se je vse skupaj tako začelo... In eden najbolj pozitivnih produktov hladne vojne, ki smo (so) ga na naših tleh železničarji vsakodnevno srečevali, je bila vsekakor lokomotiva EMD G-16, ali bolj znano Kenedi.

Lokomotiva G-16, se je pojavila v devetih državah (Jugoslavija, Brazilija, Mehika, Španija, Zambija, Hong Kong, Egipt, Iran in Indija). Pojavi se celo v družbi Israel

izdelal v naslednjih 20 letih okoli 30.000 primerkov lokomotiv te generacije, tako za potrebe železniških podjetij v ZDA, kakor tudi za izvoz. Dizelske lokomotive so na testnih vožnjah pokazale velike prednosti pred parnimi lokomotivami, (prednosti dizelskih lokomotiv se kažejo v večji stopnji izkoriščanja vložene energije (pri parnih lokomotivah je ta izkoristek 5–7 %, pri dizelskih lokomotivah pa 25–45 %), praktična uporaba dizelskih lokomotiv je v čisti eksploataciji večja za 1/3 od parnih lokomotiv, dolžina vlečnih območij se zna-



Kenedi – spredaj

Railways, kjer je začela eksplotacijo kot vojni plen.

Po konceptu in vgrajeni opremljeni lokomotive G-16 pripadajo prvi generaciji dizel-električnih lokomotiv. Z njihovim razvojem je GMC pričel v za to posebej zgrajeni tovarni za proizvodnjo dizel-električnih lokomotiv EMD leta 1935. Na bazi lastne zasnove lokomotiv in njihovih glavnih sklopov, dvotaktnega dizelskega motorja tipa 567 (ki je bil skozi družine 8, 12 in 16 cilindrov predstavljen javnosti leta 1938), glavnih generatorjev in vlečnih motorjev enosmerne napetosti ter danes že uveljavljenega sistema za regulacijo in upravljanje, je EMD, začeni v štiridesetih letih,

tno poveča, mnogo večji je tudi koeficient trenja med kolesi in tirnicami, vlečna sila se pri dizelskih lokomotivah regulira avtomatsko (pri parnih lokomotivah je vlečna sila odvisna od kvalitete premoga, stanja ognja, timskega dela strojevodje in kurjača itd.).

Lokomotive so bile nabavljene postopoma, v letih od 1960 do 1973. Za tedanji JŽ je bilo prevzeto 218 lokomotiv v petih podserijah (v oklepaju so podane letnice prevzema), kot tudi dve lokomotivi za TENT Obrenovac, torej skupaj 220 lokomotiv: podserija 000 – 34 vozil (1960), podserija 100 – 64 vozil (1960 in 1961), podserija 200 – 78 vozil (1966, 1970,



1972, 1973), podserija 300 – 27 vozil (1970), podserija 400 – 15 vozil (1972 in 1973), TENT 1 in 2 – 2 vozili (1971).

Lokomotive JŽ 661, podserije 000, 100 in podserije 200 do številke 233 (skupaj 131 vozil) so bile proizvedene v ZDA (tovarna se nahaja v mestu La Grange, zvezna država Illinois). Preostale lokomotive podserije 200 (od številke 234 do 278), lokomotive podserije 300 in 400 ter dve lokomotivi TENT-a (skupaj 89 vozil) pa so bile proizvedene v Kanadi (tovarna se nahaja v mestu London, zvezna država Ontario). Skupaj je bilo narejenih 542 lokomotiv (220 lokomotiv za JŽ predstavlja 40,6 % od skupnega števila izdelanih lokomotiv – modelov G-16 in GT (turbo) – 16). Lokomotive podserije 000 in 100 so proizvajale paro za gretje vagonov v količini 770kg/h, lokomotive

podserije 200 pa v količini 1250 kg/h (generator podjetja VAPOR).

Zanimiv je podatek, da se je pri prevozu lokomotiv z ladjo »Rumba« le-ta znašla na Atlantskem oceanu v nevihtnem območju in je zaradi preobremenitve prišlo blizu Novofundlandskih otokov do potopitve treh lokomotiv. To se je zgodilo z lokomotivam 661-272, 661-273 in 661-276. Zavarovalna družba, ki je zavarovala prevoz, je ugotovila vzrok in priznala nastalo škodo, tako da so naknadno prispele nove lokomotive z enakim oštevilčenjem, ki so bile uvrščene v lokomotivski park ŽTP »Sarajevo«.

Nakup lokomotiv G-16, oziroma JŽ 661, se je pokazala kot ena od najuspešnejših potez med vsemi nabavami vlečnih sredstev v celotni zgodovini Jugoslovanskih železnic. 661 so med železničarji, kakor tudi laiki, sinonim za nekaj neuničljivega, zelo zanesljivega in najboljšega. Prav zanimivo je, kako so pri raznih »šank debatah« vse dizelske lokomotive pri nas kenedijevke, »une tazelenek k fejštopotajo, majo ful močno luč pa baje vlečejo celega hudiča za sabo«, zelo redko se sliši ime Đurica ali pa še manj Regan, čeprav so verjetno mislili ravno to... Še boljša je pa ta, ko pride nekdo in reče: »Ti zadnč sm pa vidu eno kenedijevko, kva je pa črno pokadila model“. In potem, tako kot že 100 x prej, razlagaš, da to vsekakor ni bil kenedi, ampak Đura... Dejstvo je, da so se te lokomotive usidrale v miselnost in kulturo ljudi in da jih ne bomo kar tako pozabili. Tudi mlajših generacij. Verjetno ni lokomotive, o kateri nebi krožilo toliko različnih legend



(zanimivih in tudi zelo nenavadnih, kot na primer: »A ti si vedu, da je mela Jugoslavija pod morjem konzervirane lokomotive če bi bla kriza, pa da so baje še vedno tam«).

Lanskega 17. maja pa je prišel dan, ko se je, po 52-ih letih, izteklo revizijsko obdobje, še zadnjemu od obeh doslej operativnih Kenedijev, 661-032. Res je nenavadno, kako se lahko, po toliko desetletjih in opravljenih kilometrih, neuničljivi in neustavljivi stroj kar ugasne. In se naslednji dan ne prižge več nazaj. Tudi naslednji teden ne ... Takih trenutkov je malo, za razvoj in napredek so krvavo potrebni, vendar so vseeno malo bridki, groteskni. Verjetno tudi zato, ker se je 032 s svojo ekipo pripeljal v muzej sam, brezhibno, kot vedno. Sedaj deli isto »grobnico« skupaj s parnimi lepoticami, ki jih je z lastno prisotnostjo izpodrinil tja. Ker je bil boljši, bolj napreden, bolj pomemben in glede na to, da še danes navdušuje s svojim delovanjem, verjetno prav mističen. V enem dnevu se je zgodovina še enkrat ponovila.

Vendar pa od prvega dne, ko je potekla revizija, ni ugasnilo upanje, da se kljub vsemu, nekega dne, naš legendarni Kenedi vrne na tire. Pa čeprav so ga že vsi odpisali, neupravičeno. Mariborski delavniški ekipo in vodstvu gre zahvala, da so uspeli ohraniti večino rezervnih delov za lokomotivo, predvsem pa željo po tem, da bi se na nek način le našel denar za revizijo lokomotive in njeno vrnitev v eksploatacijo. Imel sem čast in možnost obiskati prostore delavnice in obrata, kjer trenutno potekajo začetne faze revizije lokomotive 661-032. Čeprav sem bil najprej v dvomih (vse sku-



Motor pred izgradnjo, 16-567



JŽ 661-145 La Grange

paj je bilo slišati prelepo da bi bilo res), so se fantje zadeve lotili zelo resno. Ker je stanje lokomotive letom primerno, so se odločili, da bodo poleg ostalih sklopov tudi generalno obnovili dizel motor. Motor 16-567 je po zasnovi prvi te vrste in že nekaj let družba EMD ne zagotavlja več rezervnih delov zanj. Ponujajo pa možnost predelave motorja na 16-645.

Kot se spodobi za pravega mojstra, ki ve, da lahko vsaka dobra stvar pride kdaj prav, so imeli tudi v Mariboru še vedno na zalogi (kljub temu, da revizije 661 niso bile več predvidene), kar precej originalnih EMD 16-567 delov. Tako da, se nam zagotovo, po končani reviziji lokomotive, obeta možnost poslušati in upravljati z enim zadnjih, povsem originalnih, 16-567 motorjev. Ne dvomimo, da bo tudi eden najbolje delujočih. Letošnja katastrofa z žledom in dejstvo, da je železnica čez noč in brez opozorila ostala brez elektro vleke na primorskem koncu, je pokazalo, da Mariborčani vedo, kako se lokomotivam EMD streže. 664 garajo dan in noč, nekatere tudi po 1000 km na dan, že več kot mesec in pol, praktično brez problemov. Po 30 letih doživljajo pravi ognjeni krst.

Marsikdo med nami železničarji, skupine ljubiteljev, turisti, pa tudi tovorni vlaki na »dizel primorskem koridorju« že nestrpno čakamo, da vidimo in slišimo našega novega paradnega konja, lokomotivo, ki bo zopet vstala od mrtvih, se pokazala kot ena najlepših muzejskih lokomotiv v Evropi, ki pa še vedno, zaradi zavirljivih zmogljivosti, suvereno sodeluje v rednem prometu. Je

pa naša velika želja (predvsem ekipe muzejskega vlaka in železniškega muzeja), da bi zopet usposobili parni generator na naši lokomotivi 661. V Mariborski delavnici še imajo mojstre, ki zadeve obvladajo. Literature je veliko, parni generator in ostalo opremo pa je možno pridobiti, glede na to, da se v nekaterih državah bivše Jugoslavije, parni generator še uporablja, oz. še ni bil izgrajen. To bi pokrilo potrebo po ogrevanju muzejskega vlaka, če bi ga hoteli voziti pozimi z dizelsko vleko. Hkrati pa bi predstavljal veliko atrakcijo. Potniške

vlake, ki jih dizel lokomotiva ogreva s parnim generatorjem, je možno videti skoraj samo še v starih ameriških filmih. Poleg tega pa bi si družba SŽ-VIT še povečala ugled na področju znanja, ki je postalo v zadnjem času zelo redko in iskano, že kar butično. Znanje se bo iz starejše generacije preneslo na mlajšo, butične zadeve na železnici pa hitro postanejo mednarodno odmevne.

Redki so primeri, da muzejske lokomotive sodelujejo v rednem prometu, v prostem času ali pa v času požarne ogroženosti, ko parne lokomotive ne smejo na vožnjo, pa popeljejo okoli še kakšen muzejski vlak. 661-032 bo lep dokaz, da nam na železnici za našo dediščino ni vseeno, da smo ljudje, ki delamo nekaj za to. In kar je najbolj pomembno, da poslovodstvo ima posluš za nas, »muzealce«, ki jim včasih belimo lase.

V zadnjih tednih po Evropi močno odmeva dizel vleka v Sloveniji z ameriški lokomotivami, ki so v Evropi redki primer. Ob progi se nabirajo fotografije, reporterji, ljubitelji iz tujine in mnogo ostalih radovednežev. Tako da bo naš Kenedi prišel na zrak ob pravem času. Prepričani smo da ne bo razočaral, še nikoli ni!

Rok Šmon, OO DI
Boštjan Metličar, OO CE

Glavni tehnični podatki za lokomotivo JŽ 661:

MOČ DM	- 1950 KS (1454 kW)
DOLŽINA	- 18.491 mm
VIŠINA	- 3.906 mm
ŠIRINA	- 2.819 mm
KOLESA	- (nova/obrabljena) 1016 / 926 mm
HITROST	- 661-000 - 114 km/h, 661- 100, 200, 300 in 400 - 124 km/h
KRITIČNA HITROST	- 661-000 - 16,0 km/h, 661-100, 200, 300 in 400 - 17,1 km/h
TEŽA DM	- 661-000 in 400 - 108 t, 661-100 in 300 - 112 t, 661-200 - 114 t - 661-000 in 100 EMD 16-567 C (3. modifikacija), 661 200, 300 in 400 EMD 16-567 E (5. modifikacija), V 16, 45 stopinj, premer valjev 216 mm, hod bata 254 mm, kompresija 16:1, rothova puhalca, min. obrati 275 min ⁻¹ , max. obrati 835 min ⁻¹
VM	- EMD D27, največji tok 1500A, največja napetost 1050V, nazivni tok 800A, moč 212 kW, max obrati 2280 min ⁻¹
VLEKA	(avtomatsko s pomočjo relejev in kontaktorjev) - I. stopnja od 0 do 23 km/h (dve paralelni skupini po trije zaporedno vezani motorji), II. stopnja od 23 do 45 km/h (tri paralelne skupine po dva zaporedno vezana motorja), III. stopnja od 45 do 60 km/h (prvo slabljenje vzbuja VM), IV. stopnja od 60 do 114 km/h, oziroma do 124 km/h (drugo slabljenje vzbuja VM)

Divaška železniška postaja – veliko gradbišče

Divaška postaja je sedaj, ko neprenehoma ropotajo gradbeni stroji, tako železničarjem kot potnikom vse prej kot podoba železniške postaje. Še sreča za potnike je, da se zaradi žledu potniški promet opravlja z avtobusi. Prenova postaje Divače poteka v sklopu projekta »modernizacija obstoječe železniške proge Divača–Koper: faza 2«. S pripravo projekta se je začelo v letu 2003, končan je bil v letu 2006, gradbeno dovoljenje je bilo pridobljeno leta 2008, z deli pa se je pričelo v letu 2010.

Tako kot veliko slovenskih železniških postaj, tudi divaška izvira iz 19. stoletja. Večina tistega časa se kaže na arhitekturi, pa tudi na pomembnosti kraja, kateremu je pripomogla železnica.

Odsek proge Ljubljana–Trst ter sama postaja Divača je bila odprta leta 1857, leta 1876 pa je bila zgrajena še proga Divača–Pulj in tako se je divaška postaja raztegnila tudi v smeri proti Istri. Še prav posebej je postaja pridobila na pomembnosti po izgradnji proge Prešnica–Koper leta 1967 za potrebe Luke Koper. Leta 1979 pa je bil odprt odsek proge med postajama Koper-tovarna in Koper-potniška. Divača je s tem postala ena od največjih železniških križišč v Sloveniji in bivši Jugoslaviji.

Zadnji večji poseg, ki je pomembno vplival na položaj postaje Divača je bila leta 1987 izgradnja divaškega loka, ki je direktno povezal Koper s Sežano in naprej z Jesenicami.



Vsak poseg v kraj, še posebej tako obsežen, kot je rekonstrukcija železniške postaje, prinese tako pozitivne kot tudi negativne vplive. Divača je bila z izgradnjo proge razdeljena na dva dela in tudi poznejši posegi so na tak ali drugačen način otežili življenje prebivalcem v bližini postaje. Tudi zadnji poseg modernizacije je zahteval rušenje treh mostov, od tega dva kamnita – zgodovinska. Vodni stolp, ki je krasil postajo Divača in spominjal na čase parne vleke, je žal zaradi širitve postaje doživel rušenje. Tudi v tem primeru je divaška postaja odmevala v javnosti. Vsakodnevna medijska pozornost je bila usmerjena v upravičenost glede rušenja arhitekturne vrednosti. Tako daleč je šlo, da je sam mini-

ster za promet pojasnjeval nujnost rušenja ter prizadevanje za ponovno postavitve stolpa.

V sklopu prenove postaje Divača se bodo prenovili stari tiri in izvedli dodatni tiri, izvedla se bosta dva nova podhoda pod celotnimi tiri (s tem bo omogočena povezava prebivalcev Divače z obeh straneh tirov). Pridobitev bo tudi nov podhod na nove širše in sodobne perone. Zgrajena bosta nov nadvoz na Kraški cesti ter nov nadvoz na cesti Ljubljana – Koper. Uredila se bo vozna mreža in signalizacija celotne postaje.

Izvajalec del je konzorcij SŽ-Železniško gradbeno podjetje Ljubljana d.d. in GH Holding d. d. Dela na postaji Divača naj





bi se zaključila v letu 2014, dela celotnega projekta pa leta 2015.

Med tem časom pa se zaposleni srečujemo z vrsto težav pri opravljanju svojega dela. V tem trenutku, ko pišem ta članek so prevozni le trije tiri, po katerih prevozi tudi po 100 vlakov na dan. Tako strojevodje kot prometniki se zavedamo pomembnosti in pridobitve te rekonstrukcije. Z dobro voljo in razumevanjem ter pravo komunikacijo pa rešujemo iz dneva v dan nove spremembe in omejitve. Ne smemo pa mimo dejstva, da se s prenovo postaje Divača ohranjajo delovna mesta, upamo celo, da se bo po prenovi odprlo še kakšno novo, če se bo le nadaljeval trend naraščanja železniškega prometa.

Vtis, kako je voziti v takem gradbišču pa vam želim približati s fotografijami.

Dobrivoj Subić

Kaj vse moramo doživeti

V mesecu decembru preteklega leta je prišlo do poškodbe srca kretnice 1 na postaji Rodik na progi Divača – Koper. Pričakovali smo, da bo poškodba hitro sanirana, saj je to glavna proga, po kateri dnevno prepelje okrog 70 vlakov, poleg tega pa je ravno tam konfiguracija proge za vleko neugodna, saj je vzpon z obeh strani kretnice, na postaji 17 % s proge z Divaške strani pa 20%. A rešitev je bila le vpeljana zmanjšana hitrost- počasna vožnja, 10 km/h.

Zaradi tega smo največ težav imeli strojevodje, saj voziti vlake z maksimalno težo in dolžino ter s tako nizko hitrostjo na vzponih, je bila prava mora. V primerih neugodnih razmer, ko je slaba oprijemljivost



kolesa s tirnico, je prišlo do zaustavitve vlakov (obležanj), zahtevati je bilo potrebno dodatno lokomotivo, opravljati spetje vozil in preskuse zavor, povzročala se je nepotrebna zamuda vlakov. Prevozniku pa so se povzročali dodatni stroški zaradi porabe energije, ki v primeru takojšnje sanacije, ne bi bili potrebni.

Jasno je, da se je ta izrednost morala odpraviti čim prej, a žal je za odpravo po-

škodbe morale preteči tri mesece. Očitno so bili stroški, ki so dodatno nastajali, večji kot samo srce kretnice. Med zaposlenimi pa se iz dneva v dan postavljalo vprašanje, ali se napake res ni dalo odpraviti v krajšem času.

Po treh mesecih smo se oddahnili, da se je vse skupaj končalo in še eno zgodbo smo preživeli in jo dali v spomin.

Dobrivoj Subić

Potovanja železničarjev po Evropi in Sloveniji

Vlak je zagotovo prevozno sredstvo, ki potniku ponuja najboljše doživetje pokrajine po kateri je speljana železniška proga in je vedno prava izbira za prevoz. Brezskrbna vožnja, opazovanje pokrajine, klepet z otroci, prijatelji, prebiranje knjige ali časopisa ali prijeten spanec. Pa brez neprijetnih zastojev, kot v cestnem prometu in iskanje dragih parkirnih prostorov ni potrebno. Ne smemo pozabiti na ekologijo, kjer je vlak naravi najbolj prjazna način potovanja.

V široki paleti ponudb za nakupe železniških vozovnic je izbira namenjena tudi zaposlenim na Slovenskih železnicah, ki imajo lepo možnost, da z zelo ugodnimi cenami in popusti izbirajo svoje železniške poti.

Naj spomnimo, da so zaposleni v vseh družbah skupine Slovenskih železnic upravičeni do popustov za potovanja z vlaki po Evropi in Sloveniji. S popustom lahko potujejo tudi njihovi družinski člani, to so otroci do 26 leta starosti in zakonski ali zunajzakonski partnerji. Posebej pa velja poudariti, da so vse ponudbe namenjene tudi upokojencem in njihovim družinskim članom.

Dejansko so popusti za železničarje del široke palete ponudb, ki jih železniški prevozniki tudi drugod po Evropi nudijo posameznim ciljnim skupinam potencialnih uporabnikov potnikov.

Potovanja po Evropi z izkaznico FIP

Slovenske železnice oz. družba SŽ-Potniški promet imajo sklenjene sporazume z 36 evropskimi železniškimi prevozniki in tudi ladijskimi družbami. V tem primeru gre za mednarodno sodelovanje pri organiziranju prevozov železničarjev, kateremu je sicer že grozilo, da bo ponudbo ukinilo. Na srečo se to ni zgodilo. Ponudba FIP v tem primeru primerljiva s ponudbo Inter Rail vozovnic, katere privabijo vsako leto več uporabnikov na potovanj z vlaki. Ponudba izkaznic FIP je naslednja:

Za aktivno zaposlene

- enkrat letno brezplačno potovanje po izbranih evropski državah oz z železniškimi prevozniki;

- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število posameznih potovanj;

Za družinske člane zaposlenih

- enkrat letno brezplačno potovanje v določenih evropski državah oz z železniškimi prevozniki;
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število posameznih potovanj;

Za upokojence in njihove družinske člane

- enkrat letno brezplačno potovanje v določenih evropski državah oz. z železniškimi prevozniki;
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število posameznih potovanj;

Pregled ponudbe po državah je v tabeli

Pri brezplačnih potovanjih se na podlagi veljavne izkaznice FIP naročijo prevozni kuponi za posamezno izbrano državo. Pri potovanjih popustom se vozovnice kupijo na podlagi veljavne izkaznice FIP na vseh mednarodnih blagajnah v Sloveniji in tudi v drugih evropskih državah. In prav slednje je pomembno vedeti, saj se veljavno Izkaznico FIP priporočljivo vedno imeti pri sebi. Tudi če se na pot v tujino odpravite z avtomobilom ali letalom, vam FIP kjerkoli omogoča nakupe veliko cenejših vozovnic.

Izkaznica FIP oz. letna ugodnost stane 10 EUR. Cene posameznih potovanj so odvisne od izbrane relacije. V primeru koriščenja brezplačnega potovanja se lahko v enem bloku izbere do 7 prevoznikov in plača se le pavšalna cena izdaje vozovnic oz. kuponov v višini 10 EUR.

Torej to pomeni da lahko na primer do Dunaja ali Hamburga in nazaj potujete že za 20 evrov.

Pred potovanjem se priporoča dobro načrtovanje poti in upoštevanje pogojev posameznih prevoznikov. Pri potovanjih z določenimi hitrimi vlaki v Franciji, Španiji, Italiji inp. je potrebno v vsakem primeru plačati pavšalno rezervacijo sedeža ali dodatek, enako

velja tudi za uporabo spalnikov in ležalnikov.

Potovanja po Sloveniji z izkaznico SP

Za potovanja z vlaki po Sloveniji so v ponudbi izkaznice SP, ki so v obliki čip kartice na kateri je zapis števila potovanj s popustom. Ob uporabi izkaznice oz. nakupu vozovnice se število potovanj avtomatsko zmanjšuje. Nakup letne ugodnosti znaša 10 EUR, medtem ko se cena čip kartice v višini 10 EUR plača le ob prvem nakupu, saj se potem lahko uporablja več let oz. se vsako leto ugodnost ponovno naloži. Ponudba izkaznic SP je naslednja:

Za aktivno zaposlene – izkaznica SP-5Z

- 75 odstotkov popusta za 40 potovanj letno;

Za družinske člane zaposlenih

- 75 odstotkov popusta za 40 potovanj letno;

Za upokojence in njihove družinske člane

- 75 odstotkov popusta za 40 potovanj letno;

Dodatne informacije in nakup

Vse podrobnosti o ponudbah vozovnic FIP in SP so na voljo na intranetni strani <http://intranet/OglasnaDeska/UgodnostiZaPotovanja.pdf>

Pomembno je, da lahko vse izkaznice naročite na potniških blagajnah:

Bohinjska Bistrica, Borovnica, Brežice, Celje, Črnomelj, Divača, Dobova, Domžale, Grosuplje, Hrastnik, Ilirska Bistrica, Ivančna Gorica, Jarše-Mengeš, Jesenice, Kamnik, Koper, Kranj, Krško, Laško, Lesce-Bled, Litija, Ljubljana, Ljutomer mesto, Maribor, Most na Soči, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto Kandija, Ormož, Pivka, Poljčane, Postojna, Pragersko, Ptuj, Rače, Radovljica, Rakek, Rimske Toplice, Sevnica, Sežana, Šentjur, Škofja Loka, Trbovlje, Trebnje, Velenje, Vuhred Vuzenica, Zagorje, Zidani Most.

SŽ-Potniški promet

Ugodnosti za potovanja z vlaki

za zaposlene in upokoјence skupine slovenskih železnic ter njihove družinske člane

Izbirate lahko med zelo ugodnimi ponudbami potovanj z vlaki po Sloveniji in Evropi! Ponudbe veljajo za zaposlene in upokoјence skupine Slovenskih železnic ter njihove družinske člane, zakonske in zunajzakonske partnerje.

POTOVANJA PO SLOVENIJI, z izkaznico SP-5Z ali SP-5A

za zaposlene, z izkaznico SP-5Z

- 75 odstotkov popusta za 40 potovanj

za družinske člane zaposlenih, z izkaznico SP-5A

- 75 odstotkov popusta za 20 potovanj velja za zakonske in zunajzakonske partnerje zaposlenih, otroke in mlade do 15. leta brez omejitev, mlade do 26. leta na podlagi potrdila o šolanju

za upokoјence in njihove družinske člane, z izkaznico SP-5A

- 75 odstotkov popusta za 20 potovanj velja za upokoјence, njihove zakonske in zunajzakonske partnerje

POTOVANJA PO EVROPI, z izkaznico FIP

za zaposlene

- brezplačno potovanje po izbranih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah

za družinske člane zaposlenih

- brezplačno potovanje po določenih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah

za upokoјence in njihove družinske člane

- brezplačno potovanje po določenih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah

Ne spreglejte:

SP-5A ali SP-5Z je v obliki čip kartice, ki stane 10 evrov, nato pa jo vsako leto podaljšate, kar stane prav tako 10 evrov.

- Kartico FIP podaljšate vsako leto, kar stane 10 evrov. Za posamezno potovanje lahko naročite do sedem kuponov, za sedem držav. Cena posameznega bloka kuponov je 10 evrov.
- Ponudbe potovanj z izkaznico FIP po posameznih državah najdete na drugi strani.

Izkaznice SP-5A, SP-5Z in FIP lahko naročite na potniških blagajnah:

Bohinjska Bistrica, Borovnica, Brežice, Celje, Črnomelj, Divača, Dobova, Domžale, Grosuplje, Hrastnik, Ilirska Bistrica, Ivančna Gorica, Jarše-Mengeš, Jesenice, Kamnik, Koper, Kranj, Krško, Laško, Lesce-Bled, Litija, Ljubljana, Ljutomer mesto, Maribor, Most na Soči, Murska Sobota, Nova Gorica, Novo mesto, Novo mesto Kandija, Ormož, Pivka, Poljčane, Postojna, Pragersko, Ptuj, Rače, Radovljica, Rakek, Rimske Toplice, Sevnica, Sežana, Šentjur, Škofja Loka, Trbovlje, Trebnje, Velenje, Vuhred Vuzenica, Zagorje, Zidani Most.

Ponudbe potovanj z izkaznico FIP po posameznih državah

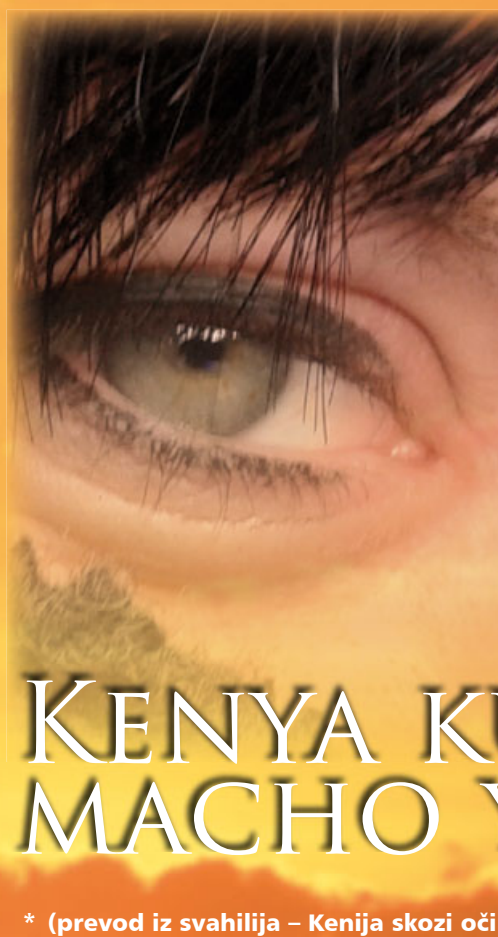
Članice FIP	Zaposleni		Družinski člani zaposlenih		Upokojenci ****			Družinski člani upokojencev ****		
	Letni kupon	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	Letna ugodnost do 45 mesecev od upok.	% popusta s FIP izkaznico	Letni kupon	Letna ugodnost do 45 mesecev od upok.	% popusta s FIP izkaznico
Velika Britanija (ATOC)*	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Bolgarija (BDŽ)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Makedonija (CFYROM-T)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Luksemburg (CFL)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Romunija (CFR)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Grčija (OSE(CH))	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Irska (CIE)	DA	50	DA	50	NE	DA	50	NE	DA	50
Portugalska (CP)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Češka (ČD)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Nemčija (DB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Danska (DSB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Italija (FS)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Hrvaška (HŽ)	DA	75	DA	75	DA	NE	75	DA	NE	75
Madžarska - zasebna družba GYSEV	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Madžarska (MAV)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Severna Irska (NIR)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Nizozemska (NS)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Norveška (NSB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Avstrija (OeBB)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	NE	DA	50
Poljska (PKP)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	NE	DA	50
Španija (RENFE)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Belgija (SNCB)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Francija (SNCF)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (SBB)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (VSU/BSB)**	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (SP) **	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Švica (BLS)**	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Finska (VR)	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
SLL-pomorska družba	DA	50	DA	50	NE	DA	50	NE	DA	50
StL-pomorska družba	DA	50	NE	50	NE	DA	50	NE	NE	50
Slovaška (ŽSR)	DA	50	DA	50	DA	NE	50	DA	NE	50
Attica pomorska družba Italija-Grčija ***	NE	50	NE	50	NE	NE	50	NE	NE	50
Republika srbska (ŽRS)	DA	75	DA	75	DA	NE	75	DA	NE	75
Bosna in Hercegovina (ŽFBH)	NE	75	NE	75	NE	NE	75	NE	NE	75
Srbija (ŽS)	DA	75	NE	75	NE	DA	75	NE	NE	75
Črna gora (ŽCG)	DA	75	NE	75	NE	DA	75	NE	NE	75

* ATOC pomeni možnost uporabe vozovnic FIP na progah več prevoznih podjetij v Veliki Britaniji

** Švica - posamezne zasebne železnice

*** Attica - pomorska družba, ki vozi med Italijo in Grčijo

**** za upokojence in njihove družinske člana ponujajo določeni prevozniki letno brezplačno ugodnost le 45 mesecev od dneva upokojitve.



KENYA K MACHO Y

* (prevod iz svahilija – Kenija skozi oči
Foto: Daniel Majd in Robert Zakrajšek)





UPITIA YA UZURI*

(lepotice)
k



Svet delavcev kapitalsko povezanih družb SŽ Odbor za spremljanje izvajanja zdravstvene preventive

Številka: 360.7.- 188/14-1

Datum: 26. 3. 2014

Slovenske železnice, d.o.o.

SŽ-Tovorni promet, d.o.o., SŽ-Potniški promet, d.o.o., SŽ-Infrastruktura, d.o.o.

SŽ-ŽIP, d.o.o., SŽ-VIT, d.o.o., SŽ-ŽGP, d.d., Prometni institut Ljubljana, d.o.o.,

SŽ-Železniška tiskarna, d.d., Fersped, d.d.



ZDRAVSTVENA PREVENTIVA ZA SAMOPLAČNIKE 2014

Tudi v letu 2014 omogočamo zaposlenim ter upokojemcem v skupini Slovenske železnice udeležbo v programih zdravstvene preventive v samoplačniški obliki. Programi bodo izvajani pri naslednjih izvajalcih:

Terme Olimia:	Hotel Breza****	(cena: 390,00 EUR)
Terme Tuhelj:	Hotel Terme Tuhelj****	(cena: 320,00 EUR)
Terme Zreče:	a) Vila Terme Zreče****	(cena: 336,40 EUR)
	b) Hotel Vital****	(cena: 378,40 EUR)
Thermana Laško:	Hotel Zdravilišče Laško****	(cena 448,00 EUR)

Ob predložitvi potrjene odstopne izjave imate možnost plačila zdravstvene preventive v treh zaporednih mesečnih obrokih, pri čemer se prvi obrok plača v hotelu, preostala dva pa vam bosta odtrgana od plače. Enaki pogoji veljajo za partnerje ali zakonce, ki bodo šli z vami.

Plačilo v treh obrokih je omogočeno tudi upokojemcem. Vse potrebno uredite v posameznem hotelu.

Prvi rok prijave za pomladanske termine je do 18. 4. 2014 (za tiste, ki se želite udeležiti spomladi, prijave pa bomo sprejemali tudi po tem roku).

Prijavite se:

- po pošti na naslov: **Slovenske železnice, d.o.o., Služba za pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana;** ali
- po faksu št.: **01/29 14 807,** ali
- po elektronski pošti: **igor.smid@slo-zeleznice.si**

Dodatne informacije: **Igor Šmid, tel.: 01/29 14 391.**

Razpis, prijavnica in programi zdravstvene preventive so objavljeni tudi na intranetu.

Dobrivoj SUBIČ, l.r.
Predsednik

TERME OLIMIA

Program vključuje:

- 7 x polni penzion v dvoposteljni sobi Hotela Breza****
- 6 x vodena terapevtska telovadba v bazenu
- 6 x vodena terapevtska telovadba v telovadnici oz. na prostem
- 6 x fitnes pod strokovnim vodstvom
- 4 x popoldanska vodena skupinska vadba
- neomejeno kopanje v vseh bazenih s termalno vodo v bazenih Wellness centra Termalija, v Termalnem parku Aqualuna in v bazenu Hotela Breza
- vsak dan vstop v savna svet Wellness centra Termalija
- 1 x prost vstop v Wellness center Orhidelia (ponedeljek ali sredo)
- pregled pri zdravniku
- kardiofitnes test

- 2 terapiji dnevno v Centru zdravja, prilagojeni zdravstvenemu stanju posameznika (6 dni – 12 terapij)

- predavanje zdravnika o zdravem načinu življenja
- predavanje strokovnega delavca
- praktično učenje terapevtskih vaj

Skupna cena z DDV: 390,00 EUR.

Doplačila: turistična taksa 1,00 EUR po osebi na dan
enoposteljna soba 11,00 EUR po osebi na dan

V »prostem času«, ki ni definiran v zgoraj navedenem urniku, imajo udeleženci možnost udeležbe na vseh animacijskih vsebinah, ki so organizirane za vse goste.

Skupini je ves čas bivanja na razpolago športni animator, ki je odgovoren za izvedbo vseh navedenih aktivnosti. Vsebine se prilagajajo vremenskim razmeram in željam udeležencev v skupini.



TERME TUHELJ

Program vključuje:

- 7 x polni penzion v dvoposteljni sobi hotela Terme Tuhelj****
- neomejeno kopanje v vseh bazenih s termalno vodo Vodnega planeta
- neomejen obisk največjega savna centra na Hrvaškem
- uporaba športnih igrišč v športnem parku
- 3 x masaža 30 min. v Centru SPAeVITA
- 6 x vodena telovadba v zaprtih prostorih oz. na prostem
- 6 x vodena telovadba v bazenu
- neomejena uporaba fitnesa
- 4 x popoldanska vodena skupinska vadba

Skupna cena z DDV: 320,00 EUR.

Doplačila: – turistična taksa 1,00 EUR po osebi na dan
– prijava/odjava 0,70 EUR po osebi
– zavarovanje 0,20 EUR po osebi na dan
– enoposteljna soba 10,00 EUR po osebi na dan

V »prostem času«, ki ni definiran v zgoraj navedenem urniku, imajo udeleženci možnost udeležbe na vseh animacijskih vsebinah, ki so organizirane za vse goste.

Skupini je ves čas bivanja na razpolago športni animator, ki je odgovoren za izvedbo vseh navedenih aktivnosti. Vsebine se prilagajajo vremenskim razmeram in željam udeležencev v skupini.



TERME ZREČE

Program vključuje:

- 7 x polni penzion v dvoposteljni sobi izbranega hotela (vsi obroki v restavraciji Hotela Vital)
- 6 x vodena telovadba v bazenu
- neomejeno kopanje v bazenih s termalno vodo
- pregled pri zdravniku
- predavanje zdravnika na izbrano aktualno temo
- 2 x masaža 30 min. v Wellnesu Idila
- 2 x šotna obloga
- 1 x avtobusni izlet na Roglo s pohodom na Lovrenška jezera in kosilom v Koči na Pesku
- neomejena uporaba fitnesa
- 4 x popoldanska vodena skupinska vadba
- najem koles
- nordijska hoja

Skupna cena z DDV: – Vila Terme Zreče**** 336,40 EUR
– Hotel Vital**** 378,40 EUR

Doplačila: – turistična taksa 1,30 EUR po osebi na dan
– enoposteljna soba 14,00 EUR po osebi na dan



THERMANA LAŠKO

Program vključuje:

- 7 x polni penzion v dvoposteljni sobi hotela Zdravilišče Laško****
- prvi pregled in zaključni posvet pri zdravniku specialistu fizikalne medicine in rehabilitacije
- 5 x skupinska vadba na fizioterapiji
- 5 x skupinske vaje v bazenu
- 2 x parafango (1 obloga)
- 2 x elektroterapija
- 3 x delna zdravstvena masaža
- pitje zdravilne Laške termalne vode
- neomejeno savnanje v hotelu Zdravilišče Laško
- tematska slavnostna večerja
- petek ali sobota glasba v obeh kavarnah hotelov
- sprehod skozi Laško z ogledom kulturno zgodovinskih znamenitosti
- joga z indijskim joga mojstrom
- vodeni ogledi znamenitosti v okolici, pohodi, pikniki, družabni večeri,...
- 7 x fitnes
- 6 x vodena terapevtska telovadba v telovadnici (vsako jutro ob 7.00 uri)
- 6 x vodena terapevtska telovadba v bazenu (vsako dopoldne in popoldne)
- 1 x dopoldan skupinska vadba nordijske hoje
- neomejeno plavanje v notranjem in zunanjem termalnem bazenu Zdravilišče Laško
- neomejeno plavanje v Termalnem Centru hotela Thermana Park Laško

Dodatno terapijo lahko v času bivanja in koriščenja tega programa na stroške zavoda opravite tudi z ambulantno napotnico za fizioterični pregled ali delovnim nalogom, ki ga izda vaš splošni zdravnik ali ambulantno napotnico za zdraviliško zdravljenje, za katero predlog na komisijo za zdraviliško zdravljenje pri ZZS prav tako napiše vaš splošni zdravnik (ambulantno napotnico ali delovni nalog, ki jo izda vaš osebni zdravnik, morate poslati vsaj 3 mesece pred vašim rezerviranim prihodom v naš Center Medicine).

Skupna cena z DDV: v hotelu Zdravilišče Laško**** 448,00 EUR

Doplačila: – turistična taksa 1,01 EUR po osebi na dan
– enoposteljna soba v hotelu Zdravilišče Laško 12,00 EUR po osebi na dan

Ugodnosti:

- udeležencem preventivnega oddiha in njihovim spremljevalcem nudijo 15% popust na dodatno naročene wellness in zdravstvene storitve,
- udeležencem samoplačnikom nudijo možnost plačila na 3 obroke s čeki,
- termini brez doplačila za enoposteljno sobo:
- med 11. 5. – 22. 6., 29. 8. – 5. 10. in 28. 11. – 23. 12. 2014



PRESKROMNE TIRNE KAPACITETE V ENOTI SŽ-VIT d.o.o. – SLUŽBA ZA VLEKO NOVA GORICA

Ni vse zlato, kar se sveti...

Nekoč je bilo...

Polnih sto let so in smo rodovi strojevodij Bohinjske proge domovali v podaljšku polkrožne stare goriške »kurilnice«. V paljačo razporejene tire, ki so bili speljani v notranjost klasične avstro-ogrske rotunde, je v središču združevala okretnica, ali »šajba«, kot smo jo starejši strojevodje radi poimenovali.

Uprava nekdanje Sekcije za vleko Nova Gorica pa je bila locirana v prav toliko stari stavbi, ki jo je od »kurilnice« ločeval nekdanj lično vzdrževan park z mogočnimi kostanji, ribnikom in zlatimi ribicami ter spomenikom v sredini, na katerem je kraljevalo krilato kolo. Relativno obsežen kompleks, h kateremu je pripadalo tudi 8 kurilniških tirov, se je nahajal na severovzhodnem predelu novogoriške postaje vzdolž Prvomajske, ene najdaljših goriških ulic. Ker je bila lokacija za nadaljnji urbani razvoj in širitev mladega mesta mikavna, so SŽ proti koncu 90-tih večji del tega obsežnega kompleksa prodale. Komu natančno – žal ne vem, saj se je v tem času zamenjalo kar nekaj lastnikov. Pa se je kmalu izkazalo, da mestni urbanizem ni segel veliko dlje od ozkega zaslužkarškega interesa in nastajati je začel – kaj drugega kot – trgovski kompleks! Ni potrebno posebej pojasnjevati, da bi tudi pri teh poslih KPK najbrž marsikoga zalotila »s prsti globoko v marmeladi« ...

Danes

Na tem mestu danes stojijo trgovine v sklopu verige Supernova in velik Obi prodajni center. Če smo še ne tako daleč nazaj mi hodili po nakupih v sosednjo Gorico v Italiji, pa danes blagajne trgovin polnijo predvsem italijanski kupci. Nedaleč stran je tudi »kockasta« poslovno-stanovanjska stolpnica, ki je zgrajena na obsežnem, nekdanj železniškem prostoru, z idiličnim imenom »Majske poljane«. A idila se kruto konča na dobresedno opuščnem gradbišču, kjer namesto obljubljenih okrasnih dre-

ves v nebo nemo štrlijo zarjavele jeklene palice nedokončanih temeljev, na katerih bi morala stati še dva enaka stolpiča. Pa ju najbrž nikoli, ali vsaj še dolgo, dolgo časa ne bo... Nenasitnost, grabežljivost ter kriza, ki ji je kot logična posledica sledila, so pač naredili svoje. Le stare rotunde in vodnega stolpa zaradi statusa tehnično-kulturnega spomenika niso porušili. Fizično je sicer zavarovana pred vstopom nepoklicanih, a opuščena čaka na boljše čase. »Jamo« v kateri se je nekoč sukala naša »šajba« pa so zasuli z gramozom. O tem, kako so ti objekti v bistvu vsestransko neizkoriščeni in kaj vse bi lahko tu zaživelo pa morda kdaj drugič.

Nova hala

Železniška zemljišča in stavbe so torej prodali, za našo dejavnost pa našli še nekoliko bolj odročno, stisnjeno in »zahojeno« lokacijo, ki leži v stari industrijski coni v Solkanu. Pa smo se kar nekako privadili. Krivično in nerealno bi bilo trditi, da je v »novih« prostorih vse slabo. Gotovo smo največ pridobili prav z novo halo – delavnico, v kateri sta dva servisno/pregledna

tira. V ogrevanih, dobro osvetljenih, zračnih in suhih prostorih sta tira postavljena na jeklene stebre. Mehanikom in strojnemu osebju omogočata res solidne delovne pogoje, ki so se v primerjavi s staro kurilnico izjemno izboljšali. Nekoliko manj smo zadovoljni s premajhno garderobo, pretesnimi omaricami, premajhnim številom in lokacijo sanitarij, pa tudi CD nima zadostnih servisno-skladiščnih kapacitet. Še bi se našla kakšna »cvetka«, a kot že rečeno smo se s stanjem sprijaznili, in – resnici na ljubo – niti ni tako slabo.

Dejanski problemi ostajajo

Pereč operativni problem, na katerega smo strojevodje in tedanje vodstvo DE NG očitno zaman opozarjali še v fazi projektiranja kompleksa prostorov DE Nova Gorica, pa je, da imamo za manevriranje in predvsem gariranje vozil premajhne ter neprikladne tirne kapacitete. Najbolj absurdno pri tem je, da je prostora, kjer bi lahko bili prepotrebni dodatni tiri, navidežno sicer dovolj! Toda... kot se je izkazalo, je problem večplasten in obsega kopico projektantskih in drugih zahtevnih tehnič-



nih omejitev, ki jih je bilo glede na razpoložljiva sredstva pač nujno potrebno upoštevati. Ker bi celoten opis problematike presegal namen tega članka, se omejimo le na dejstvo, da predlogov, ki so bili podani, ni bilo mogoče v celoti realizirati, ker so bila investicijska sredstva za novo halo in tire zelo omejena. Zato je v končni fazi prišlo do izvedbe obstoječe situacije, ki je pomenila nekakšen kompromis med željami in realnostjo (beri financami). To pa je tudi vzrok te neposrečene zgodbe, saj bi se v Novi Gorici lahko pohvalili s sicer najmanjšim, a prostorsko lahko najbolj izkoriščenim in priročnim depojem. Tako pa se zlasti v dopoldanskih in poznovečernih urah vsakodnevno ubadamo s problemi premika, dostave vozil na vzdrževanje in pranje, zamudnega in nadležnega umikanja. Da je mera zvrhana pa nam tu in tam s postaje na popravilo dostavijo še kakšen vagonček ali dva. Potem pa premikaj in »čaraj« po dveh praktično slepih tirih...

Bralcem je namreč potrebno pojasniti, da moramo zaradi premajhnih in neustreznih kapacitet 4–5 lokomotiv in vsaj tri od sedmih motornikov 813 garirati na postajnih tirih št. 12 in 13 postaje Nova Gorica, ki pa so tudi do 1,5 km oddaljeni od naših službenih prostorov. Pa še malce »hudobna« pripomba: Trenutno nam je »na pomoč« pri gariranju priskočil žled, tako da lokomotiv v NG trenutno praktično ni treba garirati... Nedolgo tega pa smo zaradi večjih okvar ostali z le še štirimi DMG 813, čeprav jih za vsakodnevne potrebe potrebujemo 6 ...

»Prodajni nateg« prebivalcev stanovanjskega stolpiča »Majske poljane«

Pa šalo na stran. Ker se lokomotive in motorniki tako nahajajo v relativni bližini bivalnih poslopij, so se prebivalci okoliških hiš, stolpiča in sosednjih blokov že večkrat pritožili nad hrupom.

Z raznimi provizoričnimi in začasnimi ukrepi sicer skušamo hrup kar najbolj omejiti, a ljudje pozabljajo, da tiri tod



stojijo že več kot 100 let! Poleg tega so bili investitorji ter gradbinci na to dejstvo tudi pravočasno opozorjeni... Propadli investitorji (beri gradbeno podjetje Primorje d.d.) pa so z obljubo naknadne dograditve protihrupnih sten, ki jih najbrž še rodovi zanamcev ne bodo dočakali, stanovalce seveda »pošteno naplahtali«. Pa tudi protihrupna zaščita ne pomaga kaj prida, če strojevodja ob nastopu službe ob 2., 3. ali 4. jutranji uri skoraj dobesedno pod oknom spalnice »kresne« in v tek požene hrupen 16-cilindrski dvotaktni motor lok 664... Poleg tega je tu še postajni premik, ki ga vsej previdnosti premikalne skupine navkljub pač ne moremo šteti k »umirjeni nočni dejavnosti«. Cinično rečeno – bi hrup lahko omilila le protihrupna stena ampak v višini ca 40 m, kolikor približno v nebo sega osamel bližnji stolpič... Ali pa, da železnico preprosto ukinejo! Vsakršen komentar je torej odveč.

Temno, odročno in nevarno

Ker so naši garirni in »kurilniški« tiri (12, 13 in 14) skrajni postajni tiri, je prostor tu že slabše osvetljen. Na sosednjih postajnih

tirih so deponirani tovorni vagoni, ki zakrivajo pogled proti poslopju novogoriške postaje in zastirajo svetlobo postajnih luči. Nadzora nad našimi vozili tako praktično ni. Poglavje zase so hladni zimski meseci, ko je tako oddaljena vozila potrebno ogrevati, dodatno nadzirati, itd. Skratka, lokacija je kot nalašč za razne malopridne nočne aktivnosti mazačev, tatov, brezdomcev ...

Kaj vse se lahko – in se tudi že dogaja! – na tako zapuščenih lokacijah, si lahko predstavljate in morda celo doživite na lastni koži. »Rezultati« pa so v obliki bolj ali manj posrečenih mega grafitov, s katerimi so »ovekovečeni« že domala vsi motorniki, tudi dejansko vidni. Kljub krizi in povečanemu številu tatvin tudi pogonskih goriv, zaenkrat brez »nafte« ni ostal še nihče, ko pa morda bo, bo zato v vsakem primeru spet kriv... kdo drug kot – strojevodja!

Možne rešitve

Podane so bile različne variante, kako bi lahko uspešno rešili oz. vsaj omilili ta problem. Glavna pomanjkljivost je predvsem v tem, da sta tira, ki se iz hale na-

daljujeta na zunanjo severno stran v praktičnem smislu »slepa tira«, čeprav sta s kretnicama B1 in B2 povezana na izvlečni premikalni tir št. 19. Toda ta tir sodi v sklop postajnih tirov, ki so last JŽI (javna železniška infrastruktura). To stanje situacijo operativno zakomplicira do te mere, da kretnice B1 skoraj nikoli ne uporabljamo, saj naših vozil brez dovoljenja postaje in prihoda kretnika iz skoraj pol kilometra oddaljene kretniške postojanke ne smemo premikati, sploh pa ne garirati na izvlečnem tiru. Nujno bi torej potrebovali vsaj še en dodatni tir. Pripravili smo 4 različne variante, ki bi obstoječe stanje izboljšale oz. bi pomenile popolno in celotno rešitev mnogoterih problemov. Pa se seznanimo s predlaganimi rešitvami.

I. varianta:

Ta varianta pomeni relativno najenostavnejši predlog, ki obsega postavitev novega tira vzdolž celotne zahodne strani hale, kar pomeni, da bi dovoz na tir bil možen samo z južne strani preko novo vgrajene kretnice B4. Ta slepi tir bi bil dolg ca. 220 m in ne bi imel kretnice na severni strani, ki jo predstavlja levi del risbe.

Manevriranje bi sicer ostalo ravno tako neprikladno. V sklopu celotnega kompleksa vlečne enote pa bi pridobili prepotrebno tirno dolžino oz. dodatne kapacitete za gariranje vozil, ki smo jih sedaj prisiljeni puščati na – kot že rečeno – precej oddaljeni novogoriški postaji.

II. varianta:

Ta varianta predvideva vgraditev dveh kretnic in dveh krajših slepih tirov z dolžino ca. 80 in 188 m. Tira bi bila z obstoječim tirom št. 120 na južni strani povezana z novima kretnicama B4 in B5. Krajši slepi tir bi bil lociran na južni strani hale v prostoru med opremno postajo (črpalka za dizelsko gorivo ter silos za pesek) in sedanjim izvlečnim postajnim tirom št. 19. Daljši slepi tir pa bi bil speljan vzdolž celotne zahodne strani hale vzporedno z izvlečnim tirom št. 19.

Ta možnost bi sicer dodatno izboljšala garirne kapacitete, čeprav osnovnega

problema neprikladnega premikanja s to varianto žal ne bi rešili.

III. varianta:

Če bi s prvima variantama stanje sicer izboljšali, ne pa uspešno popravili, pa varianta III že prinaša bistveno izboljšavo tudi v popolnoma operativnem smislu. Lahko bi dejali, da je to najoptimalnejša možnost, ki ima največ možnosti za uresničitev. Novi, ca. 210 m dolg tir, ki bi se tako kot dolgi slepi tir iz variant I in II nahajal vzdolž zahodne strani hale, bi bil na severni strani povezan s tirom 120 preko nove kretnice B5. Tir bi nato potekal vzdolž celotne zahodne strani hale oz. celotnega kompleksa vzporedno z izvlečnim postajnim tirom št. 19.

S tem bi zagotovili popolno in neodvisno »pretočnost« delavniške hale in tirov. Vozila bi se po opravljenem dnevnem pregledu ali vzdrževanju zapeljala skozi halo na severno stran in se preko kretnice B5 umaknila na novi tir. Neredko se namreč tudi zgodi, da CD nima na razpolago ustreznega nadomestnega dela in vozilo mora čez noč ostati v delavnici. Takrat je situacija še bolj otežena in ta dodatni tir bi lahko uspešno rešil prenekatero zagato. Poleg tega bi na tem tiru vozila bila garirana in sočasno pripravljena za naslednjo eksploatacijo. Tir pa bi lahko služil tudi za pranje vozil, ali pa bi na njem lahko celo opravljali manj zahtevna tekoča popravila in vzdrževalna dela. Dodatna kretnica B4 bi tir na južni strani povezovala z obstoječim tirom št. 120, ki je sicer speljan v halo.

IV. varianta:

V tem primeru nadgradnje predhodnih variant gre za »najrazkošnejšo« (beri najučinkovitejšo) rešitev, saj bi poleg novega veznega tira med severnim in južnim delom kompleksa vgradili še dodatni slepi tir z dolžino ca 80 m, ki bi bil postavljen med veznim tirom in opremno postajo.

Načeloma je prostora tu namreč dovolj, le potek veznega tira bi na severni strani morali nekoliko prilagoditi prostorski situaciji, zato ne bi bil speljan v popolni premii. Z dodanim slepim tirom na južni strani bi

pridobili še prepotreben garirni tir za lokomotive na neposrednem območju depoja. A kot že rečeno bo – poleg finančnega – potrebno streti še en oreh. Argumentirano prepričati AŽP (agencija za železniški promet), da dovoli, odstopi, ali proda del zemljišča, ki pripada JŽI, po katerem bi delno potekal dodatni »kurilniški« tir. Če bodo vsa naša prizadevanja z navedenimi argumenti in tem člankom vred pripomogli k realizaciji, bo namen več kot dosežen.

Dosedanje aktivnosti

Ne mine torej dan, da ne bi vsaj po tihoma bentili čez obstoječe stanje. Ker pa samo tarnanje ne pomaga kaj prida, smo tudi po »obglavljenju« vodstva DE NG nadaljevali z aktivnostmi in nenehnim opozarjanjem na probleme. Koordinatorju v Vleki Divača g. Seizoviču, je bila na operativnem sestanku pojasnjena in tudi dejansko prikazana neugodna situacija.

Nismo bili kritizerski, ampak smo s konstruktivno kritičnim pristopom utemeljeno podali ustrezne rešitve, ki jih je koordinator sprejel z zanimanjem in razumevanjem. Kaj se bo iz tega dejansko izcimilo, pa je v teh negotovih časih težko napovedati. Samo upamo lahko, da na koncu s »privajanjem« ne bo tako kot s skopuškim kmetom in njegovim oslom. Ravno, ko je kmet sivca privadil, da je nekako shajal tudi brez sena in trave, je uhljati revež crknil ...

Da morda vendarle ni vse tako brezupno, kaže tudi investicijski plan SŽ-VIT, kjer je v finančnem načrtu za l. 2015 za postavitev dodatnega tira z zunanjim preglednim jaškom v Novi Gorici predvidenih 100.000 €. Na podlagi razumevanja problematike in pripravljenosti na sodelovanje, ki ga je izkazal predstavnik vleke in podanih utemeljitev ter predlogov s strani SSSLO OO NG, se bo morda vendarle kaj premaknilo. Kanček optimizma torej obstaja, sicer pa bo čas pokazal svoje.

Besedilo in fotografije: Ervin Sorč;
OO Nova Gorica

Letna konferenca OO Zidani Most

Člani OO Zidani most smo se v začetku meseca februarja zbrali na Letni konferenci, ki je potekala v Hotelu AquaRoma v Rimskih Toplicah. 53 prisotnih članov so z obiskom razveselili še predstavniki vodstva SSSLO; g. Zlatko Ratej, g. Silvo Berdajs in g. Zdenko Lorber ter predstavnika delodajalca g. Drago Fon in g. Jani Zamuda. Po uvodnem pozdravu je predsednik Stanko Lazar, ob predvajani video projekciji, poudaril pomembnejše pridobitve in dogodke, ki so članstvo spremljali v času novoizvoljenega vodstva OO Zidani Most. Izrazil je zadovoljstvo nad rekordno udeležbo na konferenci, kar dokazuje, da se vse več članov aktivno vključuje v delovanje sindikata. Ugotovil je, da se je v tem obdobju zgodilo kar nekaj sprememb, da vodstvo, skupaj z odbori, deluje dobro in v smislu sklepov in obljub, ki so bile dane ob izvolitvi. Vsem članom se je zahvalil za podporo in obljubil, da bo vodstvo OO Zidani Most še naprej delovalo jasno in javno ter se borilo za vse svoje člane.

Blagajnik Simon Urh je podal finančno poročilo delovanja OO Zidani Most v preteklem letu, na katerega ni bilo pripomb. Predstavnika za počitniške kapacitete Stanislav Režen je prisotne seznanil



s poslovanjem v zvezi s počitniško hišico G-125 v Podčetrtku, ki je v upravljanju OO Zidani Most.

Sledili so nagovori in poročila predsednika Rateja, sekretarja Berdajsa in podpredsednika Lorberja, ki je prisotne seznanil z novostmi na področju pokoj-

ninske reforme. V odprti razpravi so bili podani odgovori na vprašanja in pobude prisotnih. Ob okusni in bogati pogostitvi so se pogovori in druženje nadaljevali še v pozne večerne ure.

Boštjan Slakonja

Smučanje članov OO Zidani Most na Voglu

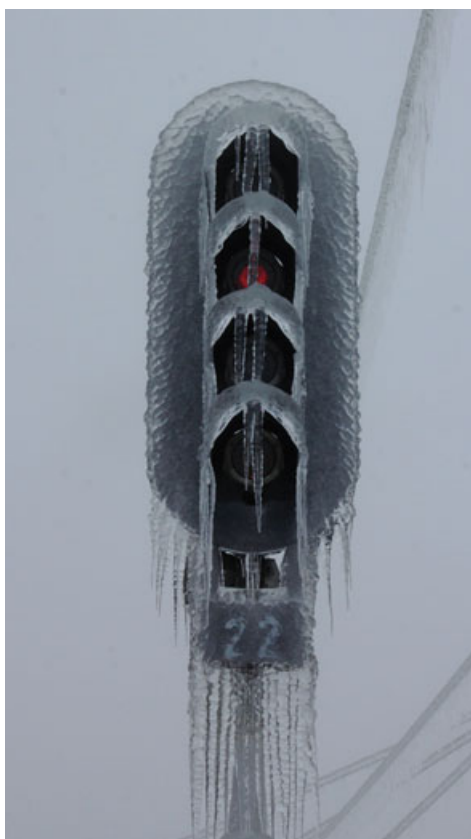
5. marca smo člani OO Zidani Most organizirali smučarski izlet. Za razliko od prejšnjih let smo se tokrat odpravili na slovensko smučišče, na Vogel.

Po več tednih čakanja na ugodno vremensko napoved, nam je le uspelo priklicati sonce in primerne temperature. Kot smo kmalu spoznali, pa še zdaleč nismo bili edini, ki smo lovili zadnje trenutke za ugodno smuko. Gneča, ki nas je pričakala na spodnji postaji nihalk, nas je za trenutek spravila v slabo voljo, ki pa so jo nesramežljivi sončni žarki, ki so nas pričakali na vrhu, v trenutku razblinili. V času,

ko so nam po neutrudnem preganjanju po belih strminah, noge povedale, da imajo za trenutek dovolj, smo izkoristili ponudbo »lačni smučar« in se okrepčali s slastno enolončnico in z jabolčnim zavitkom. Dan je, ob čudoviti smuki, v prekrasni naravi, hitro minil. Ob poti domov smo se ustavili v pivnici in pizzeriji AS, kjer so še dodatno poskrbeli za nadomestilo izgubljene energije.

Na koncu smo se vsi soglasno strinjali, da smo »užili« dan in ugotovili, da se da uživati tudi na slovenskih smučiščih.

Boštjan Slakonja



Enota Zidani Most pred obnovo

V d.e. Zidani Most se močno pozna, da nimamo več vodje enote, ki bi med drugim poskrbel tudi za vzdrževanje nepremičnin, v katerih se med svojim delom zadržujemo strojevodje. Še posebej je bilo zadnje čase to opazno v Dobovi, ko so mušice v kontejnerju povzročile skoraj izredne razmere, saj v takem okolju sploh ni bilo mogoče več normalno delati in si lahko v pogovoru med strojevodji sploh ne tako redko slišal omembe, da bi bilo treba poklicati sanitarno inšpekcijo. Ker se kar nekaj časa ni nič naredilo za to, da bi se razmere uredile – generalno čiščenje v lanskem letu sploh ni bilo izvedeno – je pobudo za rešitev problemov vzel v roke sindikat. Predsednik območnega odbora Stanko Lazar je zavrtel telefon in z vztrajnostjo na srečo pri vodilnih naletel na pripravljenost za ureditev razmer. Glede na količino nakopičenih problemov je bila slušalka telefona na koncu že pošteno vroča a zato rezultati niso izostali.

Da je postopek stekel, sem spodaj podpisani zbral mnenja nadzornikov lokomotiv in strojevodij o tem, kaj vse bi bilo pri naših prostorih in opremi v njih, potrebno postoriti, zamenjati in urediti. Zbrane predloge je potem sindikat posredoval vodstvu.

V prvi vrsti je na pomoč priskočil Jani Zamuda, ki je organiziral generalno čiščenje prostorov ter popravilo in zamenjavo

dotrajane opreme. Tu velja posebej omeniti še pripravljenost in pomoč Draga Fona, Silva Berdajsa in Dušana Žičkarja, da je sedaj naše delovno okolje v bistveno boljšem stanju, kot pred tem. Izvedeno je bilo generalno čiščenje prostorov, popravilo rolet na oknih ter odtokov in opreme v sanitarijah, nameščena je bila predelna stena s katero se je prostor kuhinje z jedilnico ločil od ostalih prostorov, omara za opremo za čiščenje prostorov, zamenjana je talna obloga pri nadzorniku lokomotiv ter njegov dotrajan stol in še mnogo malenkosti, kot na primer zatesnjen odtok na žlebu in še številne druge, ki so na koncu veliko prispevale k boljšemu počutju v naših prostorih. Nadzorniki v Dobovi in Zidanem Mostu so po tej akciji tudi bogatejši za tiskalnika za tiskanje EV-1 in razporeda, katera je sicer zaradi pomanjkanja sredstev nabavil sindikat a je vzdrževanje in opremo obljubil delodajalec. Ustrezne programe je izdelal in prispeval strojevodja – nadzornik vleke Marjan Ločičnik, izpopolnjujejo pa se v sodelovanju z uporabniki. Idejo smo povzeli po novomeškem vzorcu.

V času nastajanja tega članka sicer še čakamo na zadnjo ponovitev deratizacije in ob tem upamo, da se bomo z njo mušic za stalno znebili. Prav tako trenutno še ni dobavljena in nameščena oprema sobe za počitek, pri nadzorniku vleke pa je še

opazna potreba po posodobitvi komunikacijskih naprav, v prvi vrsti telefona, ki ob tem, da je zastarel in ne nudi tega, kar dandanes take naprave običajno nudijo in je to pri vsakdanjem delu včasih skoraj nujno, občasno poskrbi, da ne bi problemov bilo premalo. A vsaj zagotovila, da se bo to izpeljalo do konca, so. Pred obnovo in posodobitvijo so tudi prostori strojnega osebja in nadzornikov vleke v Zidanem Mostu. Prostor, ki ga uporabljamo sedaj je dotrajan in energetsko prepotraten. S preselitvijo v zgornje prostore, ki so sedaj prazni bomo dosegli več učinkov. Prihranili pri stroških ogrevanja, električne energije, čiščenja... Prostori bodo modernejši in prostornejši. Veliko dela bomo strojevodje opravili v sodelovanju z delodajalcem sami v lastni režiji. Vsak trud pa bo seveda tudi poplačan primerno.

Žal je ta akcija ponoven dokaz, da se mora sindikat spet ukvarjati s problemi, ki v prvi vrsti niso v njegovi domeni a z združenimi močmi smo dokazali, da se lahko razmere spremenijo na bolje, če nam samim ni vseeno, v kakšnem okolju delamo in smo se v prvi vrsti tudi sami pripravljeni potruditi, da se stvari uredijo. Naše počutje na delu je konec koncev tudi vredno malo truda.

Simon Urh



»Zadnja tura« Janeza Povšeta

Po dobrih dveh letih po zadnji upokojitvi v enoti Vleke v Zidanem Mostu, smo v mesecu marcu, v čas, »ko nimaš več časa«, pospremili sodelavca Janeza Povšeta. Ob njegovi »zadnji turi« smo se zbrali njegovi sodelavci in prijatelji, ter mu zaželeli vse najboljše v njegovem novem »statusu«.

Kot je v govoru poudaril predsednik OO Zidani Most, Stanko Lazar, je z upokojitvijo Janeza, nastala v naši enoti praznina, ki jo bo težko zapolniti. Ne samo zaradi zmanjšanja števila zaposlenih, predvsem zato, ker se poslavljamo od sodelavca, ki izstopa, kot sodelavec, kot prijatelj, kot nekdo, ki vedno najde čas za pogovor, ki s svojim lastnim, nevsiljivim prepričanjem in bogatim znanjem, zna pomagati prav vsakemu, ki ga potrebuje.

Janez je, tako kot vsi »novi upokojenci«, v znak zahvale, prejel ročno narejeno stensko uro, z motivom lokomotive, ki ga bo spominjala na vsa odrekanja in na lepe trenutke, ki jih je preživel na in ob »železni cesti«. Ob prisrčnem stisku rok, smo mu zaželeli, naj še dolgo, čil in zdrav, uživa v času, napolnjenem s tistim, kar ga osrečuje in obkrožen z ljudmi, ki ga bogatijo in plemenitijo.

SREČNO, JANEZ!

Boštjan Slakonja



Izredne razmere spreminjajo turnuse

Žledolom je tudi v naši enoti v Zidanem Mostu pustil svoj pečat. Da bi posledice žledoloma čim bolj ublažili, kar se tiče področja vleke so naši kolegi, ki imajo izpite za serijo 664 po celi Sloveniji takoj pristopili in v celoti bili pripravljeni pomagati, da se prevozi vlakov na kritičnih relacijah opravljajo čim bolj intenzivno. Iz cele Slovenije so se naši kolegi začeli voziti v Borovnico, ki je kar naenkrat postala mejna postaja med elektro in dizel vleko. Za Štajerce in oddaljene Dolenjce to ni bil ravno prijeten trenutek ampak pomisel, da s tem pomaga bolj kot se bi od njega pričakovalo jih je vse držala pokonci in so zmogli. Vodstvo je kmalu prišlo do spoznanja, da samo ene enote vsega dela ne bodo uspele opraviti z enimi in istimi strojevodji. Saj je skupni čas dela in prevoza ter povratka nazaj domov terjal več kot 15 ur. Zato so angažirali tudi druge enote in v kratkem času opravili vse potrebne tečaje, usposabljanja in izpite, da so strojevodje



iz drugih enot tudi lahko pripomogli in zamenjali preobremenjene kolege. V Zidanem Mostu smo pripravili tudi različice novih turnusov, če bo potrebno, da gremo v večjem številu na pomoč na primorsko

progo. Seveda to pomeni, da bi morale druge enote pokriti nekaj naših vlakov, kar pa je v dani situaciji zelo težko, saj je jasno, da strojevodij primanjkuje. Odločili smo se, da gre na pomoč 8 strojevodij iz

naše enote. Opravili smo tečaj, ki ga je vodil inštruktor Dejan Rkman, začeli z usposabljanjem in sedaj nekateri že opravljajo delo na seriji 664. Samo delo pomočnika oz. strojevodje na seriji 664 je zahtevno in odgovorno. Odsek proge Borovnica-Poštojna je zahteven in vremenske razmere niso najbolj ugodne. Vlaki so pa težki okoli 1500t, kar pomeni, da je to vedno polna porcija po domače in neredko kdaj se je zgodilo, da mašinka ni zmogla premagati vzpona sama. Doprega je pomagala, da je bil vzpon premagan. V 12 urah dela na žledolomski progi ni časa za normalno malico ali kaj več. Vlakov je ogromno, potrebno je opremljati mašino, nadzorniki nas izkoristijo 100% tako, da nas menjavajo tudi po progi in še kaj. Ko je izmena končana se čuti močna utrujenost od vsega. Tako hrupa lokomotive, počasnosti vožnje, intenzivnosti dela kot zasedenosti na ne ravno najbolj udobnih stolih. Zato je prav, da se strojno osebje čim večkrat zamenja in se tako zagotovi počitek in nabere moči za naprej. To delo, kot vem, ne bo ravno



dodatno nagrajeno. Zato lahko trdim, da strojno osebje, ki opravljajo delo na žledolomski progi to opravlja z veseljem in vso pripadnostjo. Po občutku sodeč situacija še dolgo ne bo sanirana, kar pomeni, da bomo še kar nekaj mesecev ali več opravljali vleko z serijo 664. Upam, da

bo delodajalec znal ceniti naše napore in pripadnost. Vsi se zavedamo, da je to naš kruh, a obenem se zavedamo, da s svojim delom hranimo tudi druge.

Stanko Lazar

Letna konferenca OO Novo Mesto

18. januarja 2014 je v prostorih gostišča Galaksija v Trebnjem potekala letna konferenca OO Novo mesto. Ob navzočnosti velikega števila članov OO so se konference udeležili tudi predsednik SSSLO Zlatko Ratej, sekretar SSSLO Silvo Berdajs, ter podpredsednika SSSLO Zdenko Lorber in Marko Janežič.

V uvodnem nagovoru je konferenco odprl predsednik OO Novo mesto Franci Ivnik, ki je podal svoje poročilo, v katerem je navedel bistvene zadeve in sicer pridobitev novega velikega šotora za potrebe delavnice v kurilnici Novo mesto, kjer so delavci do sedaj delali v nemogočih razmerah v zimskem času ter ob deževju, polno zasedenost počitniške hišice v Olimpiju, organizacija izleta, pohoda, piknika družinskih članov z upokojenci, itd.

Nato je blagajničarka Karmen Virc predstavila finančno poročilo za leto 2013, poročilo nadzorne komisije pa je podal Dušan Vrhovšek ter poudaril, da so finance vodene skrbno in preudarno kjer

pa ni bilo ugotovljenih nobenih nepravilnosti ali pomanjkljivosti.

V nadaljevanju dnevnega reda sta poročilo podala tudi predsednik in sekretar SSSLO, v katerem sta navedla ključne za-

deve preteklega leta, v ospredju pa je bil Dogovor o ukrepih na področju prihodkov, izdatkov in materialnih stroškov ter na področju plač, povračil in drugih prejemkov v koncernu slovenskih žele-



zniških družb, kateri je bil podpisan do konca leta 2013 ter vseskozi v spremljavi realizacije, vendar pa s strani delodajalca z razliko od zaposlenih ni bil v celoti realiziran.

Poudarila sta tudi, da je bil konec leta 2013 podan predlog delodajalca v zvezi z novim dogovorom v veljavnosti treh let, v katerem je bilo predvideno nadaljnje zniževanje plač ter ukinitve stimulacije, v tem delu pa so ga socialni partnerji zavrnil.

Poročilo je podal tudi predsednik Pro-metno tehnične komisije SSSLO Marko Janežič, v katerem je predstavil delo komisije ter povedal, da so bile uveljavljene spremembe pri izbiri režimov ASN glede na zavorni odstotek, da je bila uveljavljena sprememba Poročila o sestavi in zaviranju vlaka, katero je sedaj bolj pregledno, da je za lego in obračanje kretnic na »severni«, kjer se garirajo DMG odgovoren dežurni premikač, poudaril pa je tudi, da se obračanja kretnic strojno osebje naj ne poslužuje, itd.

Predsednik Alternative Zdenko Lorber je nato v svojem poročilu navedel, da so bile z novim letom uveljavljene spremembe pokojninskih načrtov obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja in sicer enotna prispevna stopnja delodajalcev se je iz 10,55 % znižala na 9,25 %, da so se znižali stroški upravljavca, vstopni stroški, upravljavska provizija ter izstopni stroški, da je bila nova prispevna stopnja delodajalcev znižana zaradi v veliki večini ustvarjenih presežkov zbranih sredstev, ki so potrebni za uveljavitev poklicne pokojnine in da je na novo odprta spletna stran www.poklicnapokojnina.si, na kateri si bo lahko vsak izračunal kdaj se lahko poklicno upokoji.

Prisotni gostje so nato odgovarjali na vprašanja članov, Jože Saje pa je opisal aktivnosti in izboljšave katere se izvajajo v počitniški hišici v Olimju za čim boljše udobje ter sproščeno vzdušje obiskovalcev.

V zadnji točki pa je bil obravnavan načrt dela za leto 2014.

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



Simon Judež
Foto: Tomislav Komplet



Iskanje

*Imaš lahko dan brez noči?
Imaš lahko temo brez luči?
Lahko najdeš kaj brez izgubljenega?
Imaš lahko mnenje brez nasprotnika?*

*Lahko rečeš da živiš življenje?
Lahko rečeš da živiš svoje želje?
Resnično veš, kaj so tvoje sanje?
Zapri oči... potopi se vanje....*

Robert Zakrajšek

A sem le človek

*Hrast, ki sunkom vetra kljubuje,
skala, ki stoletja gleda v prepad,
sonce, ki vsemu daje življenje,
vse to bil bi rad – zate –
... a sem le preprost človek,*

*Bojovník, da bi ti priboril vse,
poet, da bi pisal zate le,
slikar, da bi ujel lepote cvet,
želim osvojiti svet – zate –
... a sem le preprost človek,*

*Bil bi bog, da bi se ti poklonil,
bil bi vrag, da bi te občudoval,
bil bi svetnik, ob tebi hodil,
bil tvoj angel, te varoval,
... a sem le preprost človek,*

*Dal bi življenje, da bi ti živela,
dal bi strasti, da bi me želela,
umrl bi zate, če bi le hotela,
toliko upanja, sanj, želja – zate –
... a sem le preprost človek...*

Robert Zakrajšek



Ena sama beseda ...

Kot vedno je bil dan prijeten in pripravljal sem se na nočno izmeno. No, danes so se pojavile neke težave z žledom, pa bomo že videli kako in kaj. Takrat še nisem točno vedel, kaj natančno je pomenilo »neke težave«. S kolegi nismo na telefonih kot »stare babe«. Obveščamo se o kakšnih nepredvidenih situacijah, to že... Da bi pa kar tako ropotali tja v tri dni, to ni naša navada. A nato je zazvonil telefon. Na drugi strani razporedni. »Robert, bi ti prišel v službo nekaj ur prej, če si kje blizu Ljubljane?« Vedo, da sem narejen bolj na »letečega«, pa tudi nikoli ne veš, kdaj bom na kakšni odpravi v stilu preživetja v naravi (za službo sem vedno pripravljen 100% in pravočasno in še nikdar nikoli nisem zamudil – toliko, da razjasnim v startu, ok?). »Seveda, ni problema. Sem imel dovolj presledka med dvema službama, tako da to ni sporno. Ljubljana ali Moste?«. »Pridi v Ljubljano, greš v Kranj, kjer dobiš »zelenca« in boš vozil Kranj – Jesenice, dokler bo situacija dovoljevala«. Glas je bil kar zaskrbljen, česar pri Tonetu nisem ravno vajen. No, sem si rekel pri sebi, Kranj naj bo. Razmere ne sprašujejo, kaj

kdo želi, razmere narekujejo ukrepe. In potrebno se je prilagajati in delovati skladno z njimi. Včasih treningi preživetja v naravi niso tako slaba zadeva (hvala ti še enkrat, Brane T. Červek!).

No, tako sem se tisti dan »naslikal« v Kranju. Pri kolegih, ki so bili prisotni tam, sem se na hitro informiral o situaciji na terenu, morebitnih nevarnih mestih in odsekih, o hitrostih vožnje, skratka o taktični situaciji, če smem tako reči. Še beseda dve in zaslišal sem glas mojega današnjega »partnerja«. Dizel motorni vlak, serije 711 »zelenc«, se je prav počasi pripeljal v postajo. S kolegom izmenjava par besed, narediva primopredajo, kontrola nivoja goriva in olja, hladilnih tekočin, preverba, če deluje ogrevanje kabine (a, jeb.... ga!) in z »zelencem« odropotava na najino prvo »furo«. Pravzaprav je to še najbolj zanimiv del v izmeni. Čeprav te kolegi obvestijo o podrobnostih, ki te čakajo, si pri prvi rundi v izrednih razmerah nekako »na trnih«, saj vseeno ne veš, kaj točno je za naslednjim ovinkom. Kot nasprotnik v ringu. Poznaš ga, a vseeno nisi prepričan ali ga zares »poznaš«. Je tisto drevo še vedno samo

nagnjeno proti progi ali pa boš že obiral veje in ptičem ukradel gnezdo? Oz. bo padlo nekam v kabino. Uiti iz kabine dizel motornika serije 711 je zadeva, ki jo moraš imeti kar naštudirano. Kabina je majhna in jaz se vanjo s svojimi 184 centimetri in (hvala bogu, hahaha...) samo 80 kilogrami »zbašem« prav po kaskadersko. Hiter umik ven pa je povsem druga zgodba. Procesirati in dojeti situacijo kot kritično (obstaja več nivojev »kritičnosti«), vstati, paziti, da se ne udariš v glavo, pustiti stol v kabini in ga ne odnesti s seboj, narediti oster levi ovinek in potem še upati, da kje v bližini ni sprevodnika, ker so pač pretežki in prenerodni, da bi jih nesel s seboj. No, sprevodnice morda..., hahaha. Šalo na stran, zadeva je prekleto resna, verjemite.

Tako sva z zelenim prijateljem ropotala proti Jesenicam. Počasi, ker hitro pač nisva smela. Omejitev 50 km/h do Podnarta, nato pa od kilometra, ki se nahaja nekje med Otočami in Globokim – 30 km/h. Ja, fenomenalno! In kako naj najdem tisti nesrečni kilometrski kamen, če pa je zunaj tema, pa še megleno je bilo? In sneg, ki je prekrival kilometrskie oznake?! Lahko je



sedeti v pisarni in filozofirati! In takrat glej čudo! Na izpisu počasnih voženj in obvestil opazim, da je nekdo našel briljantno rešitev. Kilometrsko lege počasne vožnje so se natančno ujemale s kilometrskimi legami, kjer stojijo glavni signali. Prvič, odkar sem zaposlen na Slovenskih železnica (prej Jugoslovanskih), to je od leta 1987, sem doživel, da je nekdo našel fantastično rešitev za neko težavo. In v čast mi je bilo spoznati to osebo, saj se je izkazalo, da se pelje z mano kot nadzornik trenutne situacije in bo potem poročal naprej. Menim, da sva bila oba vesela, čeprav tega nisva ravno kazala, saj je bila situacija zunaj preveč resna. Jaz sem bil vesel, da mi je nekdo omogočil, da se ne obremenjujem z dodatnim nepotrebnim delom iskanja lokacije, dotični pa je bil vesel, da je nekdo opazil njegovo inovativnost.

Vožnja je bila – milo rečeno – čudna. 50 km/h, potem 30 km/h, pa potem spet 50 km/h, stalno preverjanje, ali se moj »stari« prijatelj slučajno ne pregreva pri počasni vožnji po vzponu... Do Jesenic sva potrebovala skoraj uro. A smo prišli. O ja! Mi se ne damo kar tako. Obračanje takoj. »Greš takoj nazaj v Kranj!« Prometnik pri- nesel papirje, pozdrav, vprašanje, kako je kaj na progi, kratek dogovor, da potrdimo mesto opremljanja z gorivom (na zrak žal ne bo šel...) in z zelenim »mačkonom«



odpredeva nazaj proti Kranju, novim dogodivščinam naproti...

Ta zapis je morda skoraj preveč romantičen, a kaj češ, sem pač tak po duši. A ko sem si ogledoval okolico, za kar sem imel ogromno časa, saj smo vozili po »polžje« in razmišljal, kaj vse bi lahko prinesla ta »romantika«, ja, takrat so me lirične misli kar minile. Dežurne ekipe so s požrtvovalnostjo sicer odpravile prvo nevarnost, a podrti drevesa, ki so visela na vse konce in kraje, drevesa, ki so pod neusmiljeno težo ledu padala in nisi vedel, kdaj bo padlo

pred vlak in z ostrimi odlomljenimi vejami vdrlo v kabino ali na garnituro in poškodovalo potnike.... Takrat se človek izkaže kot profesionallec. Veš, da je nevarno, veš, da se lahko slabo konča, a si tam. Ne razmišljaš in ne sprašuješ. Preprosto se fokusiraš in ukrepaš. Potem morda kasneje to izliješ na papir in vse skupaj vidiš v drugačni luči. A slika grozečih dreves nad progo, slika pokrajine, okovane v ledeni oklep ostane še dolgo in ne izgine kar tako. In skrb za potnike, ki so ravno tako zaskrbljeni, a ti zaupajo. To ti da še večji občutek za realnost in za delo, za katerega veš, da ga moraš opraviti, ne glede na to, kaj pride na pot. Zato si tam in to se od tebe pričakuje.

Menim, da smo s kolegi resnično dokazali, da izredne razmere obvladujemo z znanjem, z zaupanjem vase in z zaupanjem drug v drugega. In ko skozi morje podrtih dreves in grozeče ledene nevarnosti varno pripelješ na Jesenice in na cilj – ko izstopiš iz kabine in ko napetost in adrenalin popustita – k tebi pristopi mlado, lepo dekle, te toplo pogleda in ti iskreno reče – ... hvala... Takrat je ves trud poplačan in občutek miru je popoln... Ena sama beseda... Hvala... Takrat veš, da se nisi usposabljal zaman in zaveš se, da ne obstaja ovira, ki je ne bi bil sposoben premagati... Ena sama beseda...

Kdor tega ne razume....

Robert Zakrajšek



Stres, birokracija, življenje ...

Lep večer se je naredil ondan in nastop službe za tovorni vlak v Mostah, skupaj s strojnimi, je obetal še eno neprespano, ampak prijetno noč. Prevzem urnika, dve tri besede izmenjane v pol šalivem tonu, potem pa vsak k svojim obveznostim. Strojvodja nad knjige obvestil, strojni pa prevzemati delo od predhodnika. V prostoru za strojvodje steče pogovor med kolegi ob brnenju avtomata za kavo, ki se še kako prileže, preden te dostavijo v Zalog na mašino, tam čez okence v pri strojnih pa običajen šunder: planiranja, pogovori, sestavljanja Siemensov, zvonjenje službenega mobilnika, tišina...

Strojni pristopi do mene, ti si s tistega konca, na, tukaj imaš kolega, ki je imel povoženje, zmenita se kam točno naj te avto zapelje na smeno.

Halo? Ja, razumem. Kje stojiš? Ja, vem kje je to. Si ti v redu? Si, hvala bogu! Potrpi, čez dvajset minut bova tam.

Akcija! Kratko, jedrnato, hitro, brez panike. S šoferjem se peljeva proti kraju dogodka meneč se o optimalni poti do tja, nato pogovor steče o odseku na katerem se je zgodilo že toliko tragičnih nesreč. Strinjava se, da se v vseh teh letih ni naredilo prav veliko, da bi vsaj delno preprečili stresne situacije, ne samo na tem delu, temveč tudi drugod. Ne gre samo za nesrečnike, ki zaradi takšnih ali drugačnih razlogov obupajo nad življenjem, gre tudi za tiste ki zaradi svoje nepredvidnosti in sklopa nesrečnih okoliščin končajo pod kolesi vlaka. Dostopa do tirov, pri nas, ne onemogočajo niti fizične, niti zakonske ovire.

Siemens poln potnikov stoji rahlo nagnjen ravno na koncu krivine pred ravnim odsekom, tik ob eni najbolj prometnih cest proti Gorenjski. Prehod čez cesto mi omogoči policistka z ustavitvijo prometa, zaradi kolone v obe smeri drugače ne gre, plezanje po grabnu in gramozni gredi speljem v lastni režiji.

Ne vem kaj ji je bilo, samo glavo je položila na tire. Nič nisem mogel... so prve besede kolega, ko pridem v kabino. Nato mi pove, da je šel okoli in da na garnituri ni vidnih sledov ali poškodb in, da je vlak sposoben za vožnjo, kar že vem, saj sem

ogled pred vstopom naredil tudi sam. Kolega potem, ko mu policist dovoli da gre domov, pospremim do vrat, mu zaželim čim bolj mirno noč, ga opozorim naj pazi na cesti, prehod le-te tudi njemu omogoči policistka, usede se v avto. Zanj je današnja služba končana. Res?

Medtem pride do vlaka še inštruktor, ki so ga klicali na dom in tudi on ugotovi, da je z garnituro vse v redu. Po nekaj minutah me tudi policist obvesti, da je poslikal vlak in, da z njihove strani ni nobenih ovir za nadaljevanje vožnje. Pol ure od dogodka je minilo, ko obvestim progovnega prometnika, da smo pripravljeni. Sprevodnik o možnosti odhoda obvesti že rahlo nervozne potnike. V tem progovni prometnik pokliče nazaj in upanje skorajšnjega odhoda pade v vodo.

Ne premikaj se nikamor, tehnolog ne dovoli, dokler ne prideta na kraj dogodka on in sodni izvedenec. Sprašuje tudi, kje je udeleženi strojvodja. Da je že šel? Če ni pihal, naj pride takoj nazaj, ker to zahteva sodni! Naj se obrne in naj mu dajo policaji za pihat. Si razumel?

Razumem, da se vlak ne sme premakniti, vse ostalo mi pa še malo ni jasno.

Mine še ena ura. Potniki sprašujejo, z inštruktorjem in sprevodnikom odgovarjamo, da čakamo, kogar pač moramo, »vrnjeni« kolega, naveličan vsega, se javi pri policijskem avtu in »odpiha«. Rezultat pričakovan; nič celih nič. In končno lahko gre premleivat dogodke po svoje. Živčnost v vlaku narašča, eni bi radi ven, drugi bi kadili, tretji bi... ne vem kaj. Ne bo šlo. Komanda je, da se ne premaknemo, na odprti progi se ne odpira vrat, kaditi se ne sme. Potrpite!

Pokrito, žensko truplo leži tristo metrov za vlakom. Njej ni več pomoči...

Po skoraj dveh urah le dočakamo klic. Tehnolog in sodni izvedenec sta si ogledala kraj dogodka in dovoljujeta vožnjo vlaka. Vlak številka, imaš dovoljenje za vožnjo. Sledi nalog za postanek pred odprtimi zapornicami. In to je to?!

Ampak..., k vlaku ni bilo nobenega tehnologa, niti sodnega izvedenca. Koga in zakaj smo čakali več kot debelo uro? Kdo je tu nor? Zakaj zadržujemo več kot sto potnikov, ki si želijo po napornem dnevu čim prej domov, zaprte na vlaku? Komu in zakaj daje zakon to pravico? In kakšen zakon je sploh to? Ne sprašuj, ne razmišljaj! Skoncentriraj se na vožnjo, to je tvoje delo!

Zadnje čase se taki in podobni dogodki vrstijo en za drugim. Obup, zamišljenost, alkohol, droge, nepredvidnost... ni važno kaj od tega je vzrok tragedijam, ki se nam dogajajo na tirih. Vprašanje je kako jih omejiti, če se jih že ne moremo v popolnosti preprečiti. Kdaj se bo, vsaj v večjih naseljih, začelo fizično, z ograjami, preprečevati dostop do tirov? Blokirati divje prehode? Pospešiti ukinjanje nevarnih nivojskih križanj, graditi varne dostope do peronov? Izogibati se birokratskemu »sranju« vseh sort? Spisati zakon, ki bo znal kaznovati vse tiste, ki bodo kljub vsemu še vedno »šetali« po - nepooblaščenim - prepovedanih območjih, če pa že obstaja, pa ga učinkovito izvajati? Omejiti dostop divjadi, ki zbegana, v velikem številu umira na tirih, ki sekajo njihove življenjske prostore?

Kdaj nam bo življenje drugih vsem nam, predvsem pa lastniku infrastrukture, spet postalo sveto?

Jure Krajnik



Primorska Čufrci 2013

Včasih o kakšni stvari ne spregovorimo ravno takrat, ko se zgodi. Morda o njej rečemo kakšno besedo potem, ko je že mimo, ko se adrenalin poleže in ko se vsega skupaj prijetno spominjamo. Ko nam kakšen dogodek pogreje dušo ali pa nas razveseli in spravi v dobro voljo. Morda ravno zato o tradicionalni primorski Čufrci pišem šele sedaj. Lahko bi že prej, a imam občutek, da potem to ne bi bilo to. Da je bil spomin še preveč živ in bi vse skupaj delovalo kot ohlapna obnova. Sedaj pa lahko povem o dogodku, ki mi je še po toliko časa v živem spominu. In to v prijetnem spominu. Priprave, vožnja na obalo, v kateri sva z mojo mačko prav uživala, večerni sprehod ob obali, pa čeprav sredi zime ... To je tisto, kar človeka poživlja in

ga vodi naprej. In prijetni gostitelji, ki te sprejmejo kot svojega, pa čeprav sem bil iz druge sekcije, iz nekega drugega sveta. In prijeten občutek, da tudi, če so bili med nami skozi leto kakšni nesporazumi glede dela, morda izrečene kakšne težke in neprimerne besede, da je vse to ob stisku roke in nasmehu izginilo. Izgubilo svojo moč. Bilo pozabljeno ob zamahu roke in smehu – ... pozabi, se pač zgodi, vseh let poznanstva ne zavržeš zaradi enega, dveh slabih trenutkov ...

In to je tisto, kar Čufrci dela Čufrci. Občutek, da je enotnost še vedno prisotna med nami. Ko množica ljudi vstane, se med seboj iskreno pogleda, dvigne kozarce v zdravico in skupaj zapoje kot eden. Takrat ne bi želel biti nekdo, ki se misli igrati s to

silo in to zavestjo in jo izzivati. Kajti neslavno bo pogorel. Seveda bi morda bilo primerno, da se razpišem o hrani (vrhunsko kot vedno), postrežbi, živi glasbi, ki nas je spremljala, o tomboli, ki smo jo zavzeto igrali ... Morda. Ne vem in ne razmišljam o tem. Vem pa, in to bom delil tudi z vami, da sva z Anito obakrat, ko sva bila povabljenka s strani kolegov Primorcev, doživela večer, ki je presegel vsa pričakovanja. Bilo je preprosto čudovito, odprto in prijetno. In tega ne mislim pokvariti z opisom hrane in pijače. Upam, da nama bo spet dana čast, da se vam pridruživa v vaši topli in prijetni sredini.

Robert Zakrajšek



Srowpaletu! *

Ondan je bilo, ko smo že vsi mislili, da smo iz ta hudega ven. Da letos ne bo več peščenih viharjev, prinesenih od zgoraj, s Sahare. Ampak vreme je nepredvidljivo, sploh dandanašnji, ko silne črede krav in kamel metansko poprdevajo širom sveta in ustvarjajo toplo gredo, ki zračne tokove tako zmede, da naredijo toplo tam, kjer bi moralo biti hladno in hladno tam, kjer naj bi bilo toplo. Fosilna goriva pretirano trošeče, skoraj deset milijardno krdelo primatov

je v tem primeru popolnoma nedolžno?!?!

Skratka, puščavski vihar se je dvignil in pojavil popolnoma nepričakovano in sub saharska favna je bila ujeta na levi nogi. Presenečena in temu primerno panična je začela bežati na jug. In nastala je štala, bolje rečeno stampedo v razsežnostih, ki jih ne pomnijo niti najstarejši. Bežeči sloni, nosorogi, noji, kopitarji, parklarji, rilčarji, perjad, itd..., so za seboj pustili opustošenje, primerljivo padcu tunguškega meteo-

rita. Tako bežečim in posranim ni padlo na pamet, da bi pazili na – skozi njihov habitat – speljane prometnice. Nastala škoda na infrastrukturi je ogromna, saj sta bežeča živad in padajoč pesek polomila ohoho in še pa še, da se še oceniti ne da vsega.

Mati država je takoj stopila v akcijo in zaukazala ustanoviti komisijo, ki bo ocenila koliko in po čem bo škoda ovrednotena in, bog ne daj, da bi zaobšli javne razpise, ki so edino učinkovito protikorupcijsko

zdravilo. Materiala menda tudi ni za dobiti kar tako, sicer pa smo s pristaniščem v Gvinejskem zalivu povezani s cesto, ki je bila usposobljena za promet v enem dnevu, medtem ko slabih petdeset kilometrov proge lahko počaka tja nekje do konca



Tik po srowpaletu

leta, tako, da ni panike.

V čast in ponos si lahko štejemo, da živimo v državi, ki bedi nad usodo državljanov tako zagnano in ganljiva je njena skrb, da njihove prazne mošnje, vsled korupcije, ne bi postale bolj prazne od hudo praznih bančnih in pokojninskih vodnjakov. Plemen, združena pod tako skrbno roko naj še naprej brez skrbi strgajo zadnje fičnike iz skritih zalog. Da jih ne bodo trle skrbi, kam z njimi, bo poskrbela ta ista država z novimi davki ali pa bo zadolžila kakšnega financmandelca**, da bo ta sredstva pomno preusmeril na svoj račun, odprt v kakšni davčni oazi.

Konec koncev, nismo kar ena srednje evropska državica vpeta v primež evro

finančnih lobijev, ampak ponosna in daleč naokoli najbolj – Banana Republika!!!

Zulu n'ga Gulu

P.S.

Članek je po »Gugltransleitu« preveden iz časopisa železničarjev Burkine faso »Bwana n'glajzi«, zato avtor slovenske različice ne odgovarja za morebitne napake ali zlonamerne podobnosti z našo realnostjo.

Jure Krajnik

* srowpaletu = panika, ki se zgodi pred naravno nesrečo bežečim živim bitjem

** financmandelc = vrhunski denarni strokovnjak, finančni guru

Vozi nas »meh« v daljave



Za kratek uvod – Matica in kompanijo smo spoznali že pri predstavitvi simulatorja dizel motornika 711. Že takrat sem dejal, da so fantje cvet slovenskega podjetniškega razmišljanja. Ne vem, če je moja izjava takrat kdo od pristojnih vzel resno. Morda so se samo nasmihali, kdo ve... Ker sami tega pač niso sposobni narediti, tudi nekomu drugemu (skupini »mulcev«) niso sposobni vsaj izreči priznanje, če že kaj drugega ne. Ampak fantov to ne moti. Kajti udarili so ponovno! Z največjo močjo, kar jo premorejo. Z znanjem! Pred vami je nekaj, kar bo zagotovo pritegnilo vašo pozornost. Še pomnite električno lokomotivo serije 362, med nami poimenovano meh, peršing, pa še kakšen manj prijazen naziv je imela. Bi jo peljali vsaj še enkrat? Vem, vsi smo jo sovražili, a danes bi jo spet zapeljali vsaj 100 metrov. Prijatelji, to bo kmalu izvedljivo! Preberite, kaj so ustvarili fantje iz dežele Drave in Mure ...

Projekt – Simulator 362 »Meh« – predstavitev s strani ustvarjalcev

Se še spomnite električne lokomotive, serije SŽ 362, tako imenovane Meh? Nekaterim od vas morda ni poznana, nekateri pa ste z njo upravljali vse do zadnjega



trenutka, ko je Meh odpeljal v pokoj. Ena izmed električnih lokomotiv iz šestdesetih let prejšnjega stoletja, pa je zapečatila svojo usodo v očeh šestih ljubiteljev železnic: Aljaža, Aneja, Marka, Matica, Mitje in Nejca.

Prvotna ideja, da izdelamo komadni pult za vožnjo vlakov na računalniškem simulatorju, je nastala leta 2010, ko smo v Centralnih delavnicah Maribor (danes SŽ VIT, proizvodnja Maribor) naleteli na dva meha. Ker sta bila izločena iz prometa in namenjena za razrez, smo se odločili, da poskusimo pridobiti kontroler in zaviralnike. Šefu v delavnicah je bila naša ideja všeč in nam je omogočil pridobiti uporabne dele iz kabin. Na lokomotivah sicer ni bilo več veliko delov, saj so jih večinoma uporabili na drugih lokomotivah. Tako smo dobili le kontroler, manometre in nekaj dru-

gih delov, kar pa nam je zadostovalo za našo idejo. Na kar se je pojavila obširna ideja o izdelavi lokomotivskega simulatorja v smislu, da bi pridobili celotno kabino. Hitro je sledilo razočaranje, saj lokomotive zaradi azbesta ni bilo mogoče pridobiti in tako smo ostali pri prvotni ideji, ter se lotili obnove delov, ki smo jih pridobili. Ker so nam manjkali določeni deli se je projekt začasno ustavil.

Po skoraj dveh letih smo s pomočjo prijateljev železničarjev stopili v stik z Ljubljanskimi Centralnimi delavnicami (danes SŽ VIT Ljubljana), da bi pridobili še ostale manjkajoče dele in po pogovoru s takratnim šefom SŽ VIT Ljubljana se je porodilo novo upanje za pridobitev celotne kabine. Minilo je nekaj sestankov in ogledov odsluženih lokomotiv, na kar je padla odločitev za kabino A lokomotive 362-023.

Glavni razlog za izbiro te kabine je bil odstranjen azbest, ker je lokomotiva bila interoperabilna. Ampak pridobitev kabine je prinesla potrebo po dodatnih delih, kateri so se nahajali na ostalih odsluženih lokomotivah, ki smo jih uspeli pridobiti po nekaj iskalnih akcijah. Sledila je organizacija prevoza kabine iz Ljubljane na Ptuj, kjer tudi stoji. Ob tej priložnosti se še enkrat zahvaljujemo SŽ VIT Ljubljana za kabino, ki bi sicer končala v razrezu.

Spomladi leta 2013 smo začeli intenzivno z obnovo kabine in pripravo simulatorja. Najprej smo se lotili izdelave temeljev na katere smo postavili kabino. Ker je bila kabina v slabem stanju je bilo potrebno obnoviti vso zunanost in tudi notranjost. Začeli smo z razstavljanjem v kabini, popisovanjem posameznih delov in slikanjem, da pri sestavi nebo težav. Po izpraznitvi





kabine, smo se temeljito lotili brušenja zunanosti in notranosti, kar nam je vzelo veliko časa. Dodelali smo podaljšek kabine, uredili veliko nujnih popravil, kajti rja je bila naš glavni sovražnik. Ure in ure neskončnega brušenja in odstranjevanja kita, so končno prinesle prvi pravi rezultat našega dela, ko je kabina bila pripravljena na temeljno barvanje. Po nanosu temeljne barve, smo se lotili obnove notranjih komponent, med drugim brušenje, kitanje in nanos površinske zaščite. V eni izmed naslednjih delovnih akcij, kot smo jih poimenovali, smo pričeli z barvanjem originalnih barv. Tu je bila potrebna precejšnja previdnost, saj se na kabini srečajo najrazličnejše barve, zato je bilo potrebno pobarvane dele zaščititi.

Ko smo pri pregledu kabinskih komponent ugotovili, da nam manjka še nekaj

dodatnih delov smo se po pomoč obrnili na vzdrževalce lokomotiv v SŽ VIT Ljubljana, ki so z veseljem ustregli naši želji in nam našli še tiste manjkajoče dele, ki smo jih nujno potrebovali za dopolnitev kabine. Zato gre tudi njim zahvala za strokovno pomoč, ki nam je prišla zelo prav pri obnovi kabine.

Z velikim zadovoljstvom smo nadaljevali z deli v kabini. Nadaljevanje del je zavzemalo namestitve vrat, zasteklitev oken, namestitve pločevin v kabini, namestitve kablov...

Po končani zunanji podobi, je obnova zunanosti počasi prehajala h koncu, vsak delovni vikend pa je bilo od daleč lepše pogledati proti kabini. Zanimanja zanj niso skrivali niti mimoidoči. Sledil je še le zadnji del pri zunanosti in sicer nameščanje nalepk, oziroma oznak lokomotive,

nato pa smo še prebarvali komponente, ki se nahajajo v kabini. Ena izmed akcij je bila namenjena urejanju okolice in vgradnji komponent v kabini. Počasi so se za leto 2013 zaključevale delovne akcije, saj so bili dnevi nezadržno kratki. V letošnjem letu je predvidena vgradnja elektronike, namestitev tokovnega odjemnika in postavitve vozne mreže. Nato sledi programiranje, testiranje in predstavitev širši javnosti.

Upamo, da bo lokomotivski simulator služil namenu, kakor smo si zamislili in omogočili vsem, ki jim je delo strojevodje nepoznano, vsaj malo skušali prikazati, kako je potekalo delo strojevodje na električni lokomotivi, imenovani Meh.

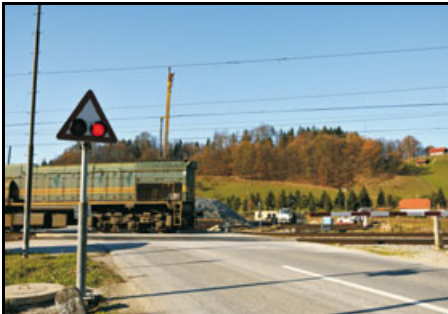
Pa srečno!

Uvod: Robert Zakrajšek



Ste na postaji - Razvedrilo

K R I Ž A N K A

			PRISTANIŠČE NA ISTOIMENSKEM OTOKU OB OTOKU BORNEO, INDOEZIJA		OGEL (STAR.)	RADE (POMANJŠ.)	MADŽARSKA TENISAČICA GRETA	SESTAVIL Boris K	TANGO, ŠPANSKI PLES S KUBE	NEBESNO TELO	AVANS, NADAV	POLOPICA Z MADAGA-SKARJA	AMERIŠKA ZVEZNA DRŽAVA Z GLAVNIM MESTOM CARSON CITY	MEDAN: hdon. mesto KJAT: njam. denar RAU: nem. politik IMO: nig. država	O
			JAPONSKA ŠIFRA ZA ZACETEK NAPADA NA PEARL HARBOR					IGRALEC DELON							
			ZELATINA IZ ALG					ANGLEŠKI SLIKAR EDWARD							
			UTA V BAROČNEM PARKU					IGRALKA FONDA							
			ANGLEŠKI FIZIOLOG HENRY	2				BIBLIJSKA MARIJINA MATI			RAZA (KNIŽ.)			9	
			NAMIŠLJENA RAZDELITEV ZEMELJSKE OBLE NA DVE POLOVICI					OPER. PEVKA CVETKA			JADRAN (POG.)				
			KRATEK, MOČEN GLAS			AMERIŠKA IGRALKA CAROL				OPERA GIUSEPPA VERDIJA					
			STARA PLOŠČINSKA MERA, 57,55 ARA			MORSKA SKOLJKA				ZAKRNELI ORGAN			ANTON VODNIK		
			ČRTALO, RAVNILO				JUDOVSKI KRALJ						ANNA MOFFO		
			OLGA EMERŠIČ			HRVAŠKI VIOLINIST MIROSLAV			GLAVNO MESTO GANE				8. ČRKA ABECEDNE ORGANIZEM, KI POTREBUJE KISIK		
			REKA V ARIZONI			NIGERIJSKA Z. DRŽAVA			DENAR V MJANMARU	PESNIK (EKSPR.)					
										BOG V NOVOPLA-TONIZMU			NIKOLAJ OMERSA		
													NEMŠKI GRAŠČAK		
REKA V ITALIJI, PRITOK JEZERA LAGO DI GARDIA			SLOVENSKI ATLET IGOR					DALMATIN. ŽENSKO IME	8			DELČEK RAZCE-PJENEGA IMUNOGLO-BULINA			
			NAVIŠJI VZOR					TULEC, ETUI				JEZERO NA IRSKEM	3		
NEPARNA LOBANJSKA KOST MED OČNICAMA, LUKNJIČASTA KOT SITO			10			REKA V AVSTRALIJI						UKRAJIN. DVIG. UTEŽI DENIS			
ITALIJANSKA PISATELJICA NEGRI						REKA V ROMUNIJI, LEVI PRITOK DONAVE	KUŽNA BOLEZEN					DEKLE PO ANGLEŠKO			
ČEŠKI SMUČARSKI STROKOVNJAK ZDENEK												FRANCOSKI GLASBENI TEORETIK, PISEC			
MALOPRIDEN ČLOVEK (EKSPR.)			11									MESTO V BEOCUI V STAREM VEKU			
METEOROLO. POSTAJA NA KANADSKEM OTOKU ELLESMERE												KRAJ PRI MARIBORU			
BUDNIK			MASKA	KATRAN								ROMANA IVANČIČ			
				ZVEZDAŠ, NPR. IGLOKOŽEC								AVTONOMNA RUSKA REPUBLIKA		KDOR PRIDE LUJE SOLATO	TEKSTILNI IZDELEK
KRASTAČA (POG.)						BOJAZLJIV ČLOVEK (SLABŠ.)	RT V SEVERNI ŠPANJI	KDOR ČAKA (NAR.)	ANTON ČEHOV	BUDNIK	GOROVJE V MJANMARU	IME VEČ PAPEŽEV			
												SLOVENSKA REKA			
TOYOTIN TERE NEC					SPODNJI DEL PRAŠIČJE NOGE					SIRSKI POLITIK, HAFEZ AL			OLGA KACJAN		
													JAPONSKA SMUČARKA KAZUKO		
13. IN 15. DAN V RIMSKEM KOLEDARJU			4		KDOR SEJE					PTIČ V PERZJSKIH LEGENDAH			MESTO V JZ NIGERIJI		
					NORVEŠKI REŽISER HAMMER					LISASTA KRAVA					
NIZEK DEŽNI OBLAK						KITAJSKA POSODA ZA PEKO			KRAMA, NAVLAKA				GLIVIČNA BOLEZEN NA VINU		7
						NEM. POLITIK JOHANNES			POMNILNIK RAČUNALNIKA				VODOVODNI ELEMENT		
PRIPRAVA ZA SNEMANJE							AZJSKA PALMA					SLOVENSKA PISATELJICA MARA			
							MARIJAN TOMŠIČ					MILENA ŽUPANČIČ			
NEVAGLAŠENE BESEDE						PLITVEJŠA KOTANJA S STOJEČO VODO						MESTO NA SUMATRI, INDOEZIJA			
SAHA: rus. republika															
ABANERA: šp. ples															
RADIAT: iglokožec			S			SLOVENSKI SLIKAR VELJKO		5			KAR JE ZVARIJENO (NAR.)				
ODON: fr. pisec															

GESLO:

1 Ž 2 3 4 5 2 5 6 7 8 1 Ž 3 2 3 9 7 10 11 10