

November 2014



Številka 80

BUDNIK

ISSN 1408-7405

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



JUBILEJNA 80. ŠTEVILKA BUDNIKA

PREBERITE:
IZ ŽIVLJENJA IN DELA NAŠIH ČLANIC IN ČLANOV
KAJTI MI SMO SSSLO, MI SMO SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE
TO JE VSE, KAR ŠTEJE ...

ČESTITKE VSEM NAM OB JUBILEJNI,
OSEMDESETI IZDAJI NAŠEGA GLASILA



Od legendarne prve



do jubilejne 80. izdaje Budnika

*Vedno z vami in za vas
Uredništvo glasila SSSLO*

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: arhiv SSSLO, Območni odbori in člani SSSLO, arhiv Železniškega muzeja v Ljubljani • 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

Soneti o božičnici, regresu, plači in kar še teh je nam neljubih pridobitev

Samo to sem vam povedati želel nisem pa prepričan ali bi sploh smel a dejstvo je da tu se gre za naše drage Slovenske železnice

Lahko bi v nedogled razpredal besedo več ali manj bi vam povedal a vse bilo bi v steno bob saj javnost spet nam koplje grob

O, zakaj si nas zapustil ti dragi naš presvetli bog da zdaj po zobeh nas vlačijo in šimfajo spet daleč naokrog

Vem, zbolelo jih je spet zelo ko so slišali za drago nam božičnico ko tistih 500 evrov in pa nekaj plus je pokvarilo že tako spriden jim okus

Enkrat ali dvakrat smo jo že dobili in skoraj na kolenih se jim zahvalili a hijene glasno so tulile v nebo vrnite jo, vrnite to božičnico

Ne vem sicer, kaj je smisel tega je odraz dobrega ali pač le zlega a denar človeka zaboli bolj, kot če lomiš mu kosti

So spet zagrozili z reorganizacijo saj veste, da nam bolje bo da bo zgoraj kakšen več ostal bo spodaj kdo na cest' pristal

Kakšna za naše viške bo rešitev morda bo ostra kot jeklena britev a ko rešena situacija bo ta plača naša gor bo šla

Enkrat pač bo treba reči to poskrbimo tudi za denarnico če kakšen evro vanjo pade več ta država, ne se bat', ne bo šla preč

Želimo si procentov sto dobro, to vsi vemo ne bo šlo a procentov deset, sedem ali tri je danes vse kar se dobi

Enkrat sem dejal vam že da brez pogajanj pač ne gre za pogoje, plačo in regres lahko dobiš ali pa ostaneš brez

Linija soneta tega našega pripeljala nas je do regresa in da mera polna bi bila javnost našo res pretresa

Enkrat treba konec bo nar'dit se javnost dere, a le zakaj ker zgubaška to je firma zato jo dajte v stečaj!

Znanje pač Slovencev ni vrlina raje poprimejo za čašo vina za stanje kot lastnik kriva je država to je tista ustanova prava

Ne dajo ljubega nam mira ne dajo v Koper družga tira ne dajo za obnovo nam denarja infrastruktura se na veliko zanemarja

In potem vsi skočijo v zrak ker jaz neveden pač bedak sem zaželel si skromno željico višjo plačo, regres, božičnico

Cena pa zato zares je prava in njihovo skakanje resnično me zabava ker, kdor dela, ta zasluži si pač več pa četudi trepalnice odpadejo jim preč

Enkraten in prav dober je občutek da kljub vsemu firma dobro nam stoji vsi so nam v nulo nevoščljivi a meni se samo smeji ...



Malo drugačen uvod, pa menim, da sem z njim povedal vse. Kajti, tudi časi, ki jih trenutno živimo so drugačni in se spreminjajo vsak dan. Nič ni tako kot je videti, zato ne smemo dovoliti, da nas kaj vrže iz tira. Ljudje so (ali pa smo, če želite) iz dneva v dan bolj »hijenski« in tudi volkovi se nam v velikem loku ognejo. Tudi v lastnih vrstah smo včasih soočeni z namernim metanjem polen pod noge s ciljem doseči ne vem kakšno pozicijo. A taki smo ljudje ... Kaj sem hotel povedati s temi besedami? Ni pomembno ...

Veliko užikov pri branju številke, ki je pred vami, vam želim. Upam, da izveste kaj novega in poučnega. In da vam bo vsebina zanimiva. Ker menda nekje šepamo (nekateri od nas, ne vsi) ... No, kakorkoli, lep dan vsem!

In, da ne pozabim – številka, ki jo imate v roki je jubilejna 80. številka. Lepo število, ni kaj. V tem trenutku se z mislimi pomudim pri vseh, ki so do sedaj sodelovali pri ustvarjanju naše in vaše revije, ki sodelujejo v tem trenutku in ki bodo sodelovali jutri. Mi smo prehodni, Budnik je eden in edini. Naš! Čestitke vsem nam, saj dokler je vsaj delček nas živ, toliko časa smo nepremagljivi!

Robert Zakrajšek

Glavni urednik glasila SSSKO Budnik

Robert Zakrajšek

BESEDA PREDSEDNIKA SSSLO

Dogovor



Letošnje vreme nam resnično ni naklonjeno. Začelo se je z žledom, poletje smo preživel z dežjem, poplavami, ter drugimi vremenskimi katastrofami. Poletne temperature so bile nizke. Povsod pa le ni bilo tako. Da nas poleti ne bi zeblo so poskrbeli politiki. Obljub in rešitev je bilo v predvolilnem času vse polno, vendar od tega se žal ne da živeti. Na začetku julija smo podkurili še sindikati na slovenskih železnica, saj smo podali zahtevo za dvig plač, za izboljšanje delovnih pogojev, za izboljšanje varstvene opreme ...

Vsekakor zahteve sindikatov niso bile samo skupek želja, ampak odraz dejanskega stanja. Ne moremo mimo ugotovitve, da smo dolga leta zaradi slabih rezultatov zmanjševali plače, dopust, zmanjševali število zaposlenih itd.. V tem času je podjetje, z razumevanjem zaposlenih in pametnim socialnim dialogom socialnih partnerjev, prešlo iz rdečih števil v zelene in sedaj ustvarja dobiček. Trendi za naprej kažejo na dobro poslovanje, saj z mnogo manj zaposlenimi opravimo mnogo več dela.

Po več kot dveh mesecih smo v sredini septembra z vodstvom podjetja podpisali dogovor o ukrepih na področju plač in drugih prejemkov ter kadrovske in drugih ukrepov v koncernu slovenskih železniških družb. Na področju plač smo dosegli sredstva za izplačilo enkratnega dela plače, ki

temelji na podlagi uspešnosti poslovanja, katero bo izplačano v mesecu decembru hkrati ob izplačilu plače za november. S prvim januarjem se izhodiščna plača dvigne za 3%, v nadaljevanju pa se bo vsakih 6 mesecev usklajevala z indeksom rasti cen življenjskih potrebščin do vključno 1% v višini 100%, v primeru rasti cen življenjskih potrebščin nad 1% pa v višini 85%. Zneski dviga plač za posameznika nikakor niso veliki, je pa potrebno poudariti, da se je z omenjenimi ukrepi ustavlja trend realnega padanja plač, kar nam kaže na malo svetlejšo prihodnost.

V zvezi z prostovoljno dodatnim pokojninskim zavarovanjem je bilo doseženo za vse zaposlene, ki vplačujejo najmanj 1% bruto plače v ta namen, da se prispevek delodajalca dvigne iz dosedanjih 26.70 EUR na 38.00 EUR mesečno. Vsekakor svetujemo vsem, ki zaradi različnih razlogov niste vključeni v ta sistem, da se vključite, saj v nasprotnem primeru tega zneska ne boste deležni.

Vsekakor pa je pomemben del dogovora zmanjševanje števila zaposlenih, saj se v podjetju še vedno pojavljajo strukturna neskladja. Program razreševanja presežnih delavcev se bo izvajal predvsem s pospešenim upokojevanjem delavcev, ki izpolnjujejo pogoje za upokožitev, ter z drugimi socialno vzdržnimi oblikami na način, da ne bo prišlo do ugotavljanja trajno presežnih delavcev, ki bi prešli v odprto brezposelnost. Vsem delavcem, ki se bodo do 30.11.2014 prostovoljno vključili v program reševanja presežnih delavcev se bo izplačala odpravnina 12 povprečnih plač v podjetju oziroma 12 najboljših plač delavca, ki jih je delavec prejel v zadnjih 12 mesecih pred prenehanjem delavne razmerja, kar je za delavca ugodneje. Verjamemo, da so pogoji zanimivi in težko ponovljivi. Pričakujemo, da se bo velika večina, ki izpolnjuje pogoje v programe tudi vključila.

Dogovor opredeljuje tudi plan kadrov, ki bo zaradi zmanjševanja števila zaposlenih, vsekakor trd oreh. Dogovorjeno je, da bomo z novim planom kadrov sledili cilju poenotenja količnikov delovnih mest

med družbami v skupini, odpravili začasne odredbe z daljšo časovno veljavnostjo, ter odpravili primanjkljaje na posameznih delovnih mestih. Vsled tega je že objavljeno notranje poizvedovanje za popolnitev predvsem izvršilnih delovnih mest. Zavedamo se, da vseh praznin podjetje ne bo moglo rešiti samo z notranjimi prerazporeditvami, tako da se pričakujejo zunanje zaposlitve predvsem na delovnih mestih progar, vzdrževalec ...

Sindikati se že vsa leta ubadamo s problematiko ustreznih osebnih varovalnih sredstev. V dogovoru opredeljujemo, da morajo le ta biti skladna s sodobnimi standardi in veljavnimi predpisi. Z namenom poenotenja in izboljšanja kakovosti in z namenom pravočasne zagotovitve le teh je bila imenovana delovna skupina, ki bo pospešila trenutno reševanje te problematike. V dogovoru je tudi opredeljeno, da se bodo zagotovila sredstva za opremo delovnih mest in izboljšanje delovnih pogojev. Izdelan bo terminski načrt vlaganj za obdobje naslednjih treh let, vključno z višino potrebnih sredstev. Poleg tega so v dogovoru dogovorjene določbe v zvezi z ureditvijo počitniških kapacitet, zdravstvene preventive, regresnih zahtevkov za izplačilo odškodnin ob izrednih dogodkih, čakanja na delo.

Ob pogledu nazaj lahko ugotovimo, da so bila ravnanja sindikatov v preteklosti vsekakor v pravilna in so postavila temelj za podpis zadnjega dogovora. Na široko bi lahko razpravljali ali je dogovor slab ali dober, vendar če smo objektivni lahko ugotovimo, da je to v času in prostoru v katerem živimo pozitiven premik. Dober občutek je delati v podjetju ki ustvarja dobiček, zel slab bi pa bil, če zaposleni ne bi imeli nič od tega. Ne glede na vremenske in politične spletke smo v sindikatih odločeni da ta vlak peljemo naprej, da s svojim delom omogočimo podjetju pozitivne rezultate, in zaposlenim omogočimo boljši socialno - ekonomski položaj.

Zlatko Ratej
Predsednik SSSLO

Ustanovili smo Zavezništvo sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije



V začetku julija smo sindikati, ki delujemo na Slovenskih železnicah, v energetiki, Luki Koper in na Darsu sklenili dogovor o medsebojnem sodelovanju v okviru Zavezništva sindikatov, energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije. V primeru omenjenega zavezništva gre za neformalno interesno povezovanje sindikatov, ki nas družijo veliko skupnih lastnosti in vsebin delovanja. Kot prvo delujemo na strateško pomembni prometni in energetski infrastrukturi, ki je v lasti države. Prav tako so v pretežno večinski lasti tudi podjetja v katerih smo sindikalno organizirani. Vsem sindikatom, ki smo podpisali Sporazum o medsebojnem sodelovanju je poleg navedenega skupno to, da gojimo pozitiven odnos do delavskega soupravljanja in da smo sposobni akcijskega delovanja. To v praktičnem jeziku pomeni, da beležimo visoko stopnjo sindikaliziranosti zaposlenih v naših podjetjih in da smo se sposobni, v skrajnih primerih, poslužiti vseh oblik sindikalnega boja (vključno s stavko). Žal slednje v Sloveniji ni sposoben realizirati marsikateri sindikat.

Na teh podlagah smo torej omenjeni sindikati sklenili zavezništvo z namenom, da v dialogu z nam skupnim lastnikom – državo (Slovenski državni holding – SDH, vlada RS oz. posamezna ministrstva, državni zbor), okrepimo našo sindikalno moč in izkoristimo sinergije naših izkušenj. Zavezništvo je mogoče razumeti kot nadgradnjo našega načina delovanja na državnem nivoju, ki ga sicer v formalnem smislu uspešno udeležujemo preko naše krovne sindikalne centrale SZS Alternativa.

Že ob naši odmevni javni predstavitvi, 1. julija 2014 v hotelu City v Ljubljani, smo zainteresirani javnosti želeli sporočiti, da nas prvenstveno zanima razvoj prometne in energetske infrastrukture, ki mora po našem mnenju ostati v absolutni državni lasti. Zanima nas razvoj podjetij (SŽ, energetska podjetja, Luka Koper, Dars), ki morajo po naši oceni ostati v pretežnem državnem lastništvu. V zavezništvu smo mnenja, da gre za podjetja, ki danes dobro poslujejo. Bi pa lahko bilo poslovanje teh podjetij še občutno boljše, v kolikor bi država vlagala več javnih sredstev v

dotrajano, zastarelo in zaradi tega nekonkurenčno infrastrukturo. Pri vseh teh vsebinah bomo v zavezništvo od pristojnih zahtevali, da se najpomembnejše odločitve o teh vprašanjih ne morejo zgoditi brez naše aktivne participacije. V ta namen smo že pred volitvami organizirali javno soočenje političnih strank, ki so nam dali prve odgovore o namenih politike v zvezi z razvojem in privatizacijo omenjenih podjetij. Na uvodnih sestankih s vodstvom SDH poskušamo dogovoriti obliko stalnega dialoga, ki je trenutno fokusiran predvsem na pripravo Strategije upravljanja državnega premoženja. V vsakem primeru računamo, da bomo uspeli z normalnim dialogom realizirati naše zahteve. V kolikor pa nam to na tak način ne bi uspelo pa verjamem, da bomo v primeru širših akcij stopili skupaj. Zaradi tega vas pozivam, da sledite informacijam o delovanju zavezništva in sporočilom vaših sindikalnih predstavnikov.

Zdenko Lorber

Ostra reakcija Zavezništva sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije ob nastopu ministra za infrastrukturo, dr. Petra Gašperšiča

Sindikati Zavezništva sindikatov energetske, železniške, pristaniške in cestne dejavnosti Slovenije smo se na tiskovni konferenci, ki smo jo organizirali le dan

po spornem nastopu ministra, dr. Petra Gašperšiča, kritično opredelili do njegovih stališč, ki jih je podal na zaslišanju pred parlamentarnem odboru za infrastrukturo,

okolje in prostor. Naša pisna stališča smo pred odločanjem o novi vladi v državnem zboru posredovali tudi vsem poslancem novega sklica državnega zbora.

Po našem mnenju so besede ministra, da drugega tira Koper-Divača ne potrebujemo še 30 let, in navedbe, da je potrebno sistem Slovenskih železnic, zaradi domnevne uskladitve z direktivami EU razbiti med infrastrukturni in transportni del, za razvoj železniške in pristaniške dejavnosti v Sloveniji škodljive in nesprejemljive.

Na zaslišanju je minister z odkritimi dvomom o potrebnosti gradnje drugega tira negiral večletna prizadevanja prometne stroke, politike in zaposlenih, da je gradnja drugega tira ekonomsko upravičena. Drugi tir bi poleg ugodnih učinkov za razvoj sistema Slovenskih železnic in Luke Koper sledil usmeritvam EU Bele knjige razvoja prometne politike, ki poudarja gospodarske, socialne in okoljske potrebe razvoja prometne infrastrukture. Drugi tir je sestavni del evropske prometne politike, saj ga najdemo v vseh dokumentih, ki opredeljujejo najpomembnejše evropske koridorje. Drugi tir bi imel ugodne neto narodno gospodarske učinke, ki jih študija Jožeta P. Damjana ocenjuje v višini 320 mio eur. Drugi tir bi bil najboljši odgovor širše sprejetim usmeritvam, da je potrebno seliti tovor iz cest na železnice. Slovenske železnice že danes prepeljejo cca. 60 % vsega tovora Luke Koper. Ob sedanjih pokazateljih razvoja pretovorne dejavnosti v Luki Koper, bo po letu 2018, s sedaj razpoložljivo železniško infrastrukturo zmogljivostjo težko servisirati vse potrebe luškega pretovora. Da ne doživimo prometnega infarkta na slovenskih avtocestah bi bilo potrebno o drugem tiru razmišljati danes in še izkoristiti enkratno priložnost, da ta projekt na primeren način umestimo znotraj EU finančne perspektive 2014–2020. Glede na pasivnost izjav kandidata za infrastrukturnega ministra, bo ta evropski denar, ki bi ga bilo potrebno načrtovati še letos, izgubljen.

Skrb zbujajoče so bile tudi izjave ministra, da je potrebno zaradi uskladitve EU direktiv z našo železniško zakonodajo, deliti sistem Slovenskih železnic na infrastrukturni in transportni del. To je absolutna laž. Opomin, ki smo ga prejeli iz EU se v ničemer ne nanaša na zavezo o potrebnosti delitve sedanjega holdinga. Celo nasprotno. Nov sveženj 4. železni-



škega paketa EU direktiv, ki je trenutno v fazi sprejemanja, tudi v nadalje dopušča holdinško organiziranost nacionalnih operaterjev in infrastrukturnega dela. Zaradi tega ne razumemo od kod ministru podlage za takšna razmišljanja. Mogoče se odgovor skriva v njegovih besedah, da bi v primeru razbitja sedanjega holdinga bilo mogoče transportni del prodati. Zavezništvo se bo odločno uprlo vsem poskusom razbitja sistema Slovenskih železnic in prikrite privatizacije, ki se skuša na tak način realizirati. Holding Slovenskih železnic danes uspešno posluje in je sposoben še bolje poslovati tudi v prihodnje, v kolikor bo imel urejen sistem plačevanja obveznih javnih gospodarskih služb in v kolikor bo država priznala pomen vlaganja v javno železniško infrastrukturo. Delitev sistema ne bo prispevala k nižanju stroškov za vzdrževanje infrastrukture in k ohranitvi varnosti prometa na železnicah. Izkušnje iz drugih držav nas učijo, da učinki delitve železnic na te dejavnike celo negativni.

Sindikati prav tako nasprotujemo glasnim razmišljanjem ministra, da bi lahko v primeru uspešnega povezovanja severno-jadranskih pristanišč gradili železniško progo med Koprom in Trstom ter med Divačo in Trstom. Te njegove besede postavlja jo sedanjí razvoj prometne politike Slovenije na glavo saj pomenijo nepopravljivo škodo za slovenskih železniški sektor, ki gravitira na petem železniškem koridorju. Posledice tega početja bi bile širše saj se izniči vsi multiplikatorji, ki jih prinaša

železniški promet od zahoda na vzhod naše države.

Sindikati zavezništva prav tako nasprotujemo razmišljanjem ministra, da bo sistem subvencioniranja dijaških vozovnic v prihodnje namenjen zgolj tistim iz socialno šibkih družin. Tovrstno subvencioniranje se je pokazalo kot uspešen ukrep, ki je poudarilo vlogo javnega potniškega prometa in ga ne moremo razlagati zgolj v smislu socialnega korektiva za določeno populacijo dijakov. Stroški tovrstnega razdvajanja bi gotovo presegle učinke, ki jih danes prinaša sistem, ki vključuje vse dijake v državi.

Po naši akciji, ki se je po spornem nastopu ministra dopolnjevala z javno kritiko zainteresirane strokovne javnosti, politike, civilnih iniciativ, gospodarstva in prebivalstva iz obalnega območja je predsednik vlade že ob predstavitvi vlade moral podati drugačno opredelitev glede drugega tira. Glede ostalih odprtih vprašanj pa bomo v sindikatih poskušali v dialogu z ministrom doreči, v koliki meri so njegove takratne izjave plod nepremišljenosti oz. nepripravljenosti in koliko rezultat usmeritve, ki bi lahko bila za nas škodljiva. V vsakem primeru bomo budno sledili kaj bo minister počel in se seveda aktivirali vsakič, ko bodo poteze ministra za železniško panogo škodljive.

Zdenko Lorber

Imamo prve poklicne upokoјence

Negotovost, ki je spremljala sistem uveljavitve poklicnega upokoјevanja se počasi zmanjšuje. Kljub nekaterim težavam, ki še vedno pestijo ta sistem se je v letošnjem letu poklicno upokoјilo prvih 20. poklicnih upokoјencev. V glavnem gre za zaposlene v vojski, policiji in rudnikih (med železničarji trenutno še nimamo nobenega poklicnega upokoјenca). Začetne težave povezane z obravnavo vlog in pridobivanjem podatkov na KAD-u oz. ZPIZ-u se počasi odpravljajo in kapitalska družba je sposobna v razumnem roku servisirati vlogo posameznika, ki izpolnjuje pogoje in pokaže interes za poklicno upokoјitev. Nasploh je mogoče reči, da je poslovanje Sklada obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja (SODPZ) dobro, saj izmed vzajemnih pokojninskih skladov dosega najvišje donose. Po bilančnem obsegu čiste vrednosti sredstev s katerimi

upravlja (več kot 600 mio evrov) pa postaja največji vzajemni pokojninski sklad v naši državi. Nad skladom od lanske ustanovitve bdi Odbor SOPZ, ki je sestavljen iz predstavnikov vlade, delodajalcev in sindikatov. Od julija mu predseduje Zdenko Lorber iz našega sindikata. Vse zainteresirane obveščamo, da je mogoče na spletni strani www.kapitalska-druzba.si (oz. po telefonu 080 13 36) dobiti vse odgovore in obrazce povezane s poklicno upokoјitvijo in se seznaniti z poslovanjem in delom SODPZ.

Kljub nekaterim ugodnim informacijam za uporabnike pa imamo v zvezi z nadaljnjo ureditvijo celotnega sistema poklicnega upokoјevanja še nekaj odprtih vprašanj. Zaradi padca vlade je za nekaj mesecev zastalo usklajevanje sprememb ZPIZ-2, ki se dotika poklicnega upokoјevanja (uveljavitev solidarnostnega sklada,

ugodnejša opredelitev poklicne pokojnine, realizacija pokritja države v primeru, da zavarovanec nima dovolj sredstev na računu, možnost delnega prenosa sredstev poklicno upokoјenih v rentno pokojnino ...). Ob tem se ni zgodil tudi nobeden premik pri pripravi Uredbe o merilih in kriterijev za določitev delovnih mest poklicnega upokoјevanja, ki lahko privede do odločitve, da kakšno delovno mesto več ne bo del sedanjega seznama. Ministrica za delo, dr. Anja Kopač Mrak je na seji Ekonomskega socialnega sveta RS dejala, da ima namen pospešiti delo v delovnih skupinah za pripravo omenjenih aktov. V kolikor bo temu res tako, si lahko obetamo dokončno ureditev vseh odprtih vprašanj poklicnega upokoјevanja v prvi dekadi prihodnjega leta.

Zdenko Lorber

Informacije v zvezi z upokoјevanjem!

V preteklem obdobju smo z obiski vseh območnih odborov podali vrsto informacij, ki so povezane z upokoјevanjem po Programu razreševanja presežnih delavcev. V kolikor imate še kakšna vprašanja jih lahko naslovite na sindikat.ssslo@slo-zeleznice.si ali nas pokličete po telefonu 01 29 12 671.

Posledice žleda na primorski progi

Borovnica, 2. 4. 2014



Žled, ki je letos februarja zavil primorsko in notranjsko v ledeni oklep, je dobesedno popolnoma ustavil železniški promet na primorskem. O škodi, zamudah in tem, da redni potniški vlaki ne vozijo in jih pridno nadomeščajo z avtobusnimi prevozi smo že pisali, a žal sanacija posledic žledu poteka počasi.

Marca se je vožnja z električnimi lokomotivami preselila do postaje Pivka, ampak narejeni so bili le 4 tiri. S sredino meseca junija se je elektrovleka preselila do Prestranka, kjer je elektrificiranih 6 tirov. Tako

vlak, ki začne vožnjo v Kopru, zamenja lokomotivo v Prestranku, nato je potrebno dizel lokomotivo v Borovnici ponovno zamenjati z električno. Sledijo številna odpenjanja in spenjanja vlečnih vozil kot vlakovne, priprave, doprege, opravljanje zavornih preskusov, urejanje spremnih listin vlakov, da ne govorimo o zamudah, dodatnih stroških ter številnih delavcev za opravljanje dodatnega dela. Ne smemo pozabiti, da je večina lokomotiv serije 664, in te potrebujejo dvojno zasedbo.

Zanimivo je še to, da se na teh dizel lokomotivah srečujemo strojevodje praktično iz cele Slovenije, tako Štajerci, Dolenjci, Ljubljanci in Primorci.

Zaradi dolge poti na poti do mesta nastopa dela, se morajo strojevodje od doma odpraviti v zgodnjih jutranjih urah, domov se pa vračajo v poznih večernih ali nočnih urah.

A zanimivo, kljub vsem težavam, ki jih je žled povzročil, je vlakov je na tej relaciji iz dneva v dan več, v povprečju okrog 80, rekordi pa pokažejo tudi do 100 vlakov dnevno.

In kaj reči? Jesen je pred nami, počasi prihaja zima, a elektrifikacija proge poteka po polžje. Od Prestranka in Postojne do Rakeka so tiri še vedno brez napetosti. Postojna naj bi v začetku omogočala vožnjo po dveh tirih, postaji Rakek in Logatec pa naj bi uredili v celoti, vendar šele do konca leta 2014. Med Verdom in Logatcem so se pričela dela na postavitvah temeljev za vozno mrežo, to in ostala dela pa zahtevajo vpeljavo zapore enega tira ter počasne vožnje po sosednjem tiru.

Kot vemo, so mesečni stroški dodatne vleke okrog 1,5 milijona, a žal, če bodo dela potekala plansko, naj bi se končala do junija 2015. Nekaj pa je vseeno potrebno poudariti: žled in izrednosti so povezali dobro sodelovanje prevoznikov, saj si SŽ-VIT, RCA in Adria pri tem pomagamo in vozimo vlake ne glede na to, čigavi so.

Stroški so visoki, a cilj nam je zadržati tovar in s tem delo, ki nam bo omogočalo, da bomo poslovanje Slovenskih železnic še naprej šlo v pozitivni luči.

Seveda si vsi železničarji (kot tudi uporabniki naših storitev) na Primorskem želimo čim prejšnjo normalizacijo prometa, saj se zavedamo, da bo tudi to dodaten kamenček k dobremu delu in poslovanju SŽ.

Dobrivoj Subić



Pivka, 18. 5. 2014



Prestranek, 6. 6. 2014



Prestranek, 30. 7. 2014

Postaja Koper-tovorna v novi podobi



Zaradi žledu in vožnje vlakov na koridorju je neopazno, a za nas zelo pomembno prišlo do zaključka II. faze del pri obnovi in modernizaciji proge Divača-Koper. Postaja Koper-tovorna je dobila novo podobo. Na TPK-Tovorni postaji Koper, kjer se sprejemajo vlaki, je 6 novih tirov, na GPP – Glavna pristaniška postaja, kjer se vlaki, ki prihajajo iz luke vlaki tehnično pregledajo in opravljajo zavorni preskusi, pa je novih 7 tirov. Vsi tiri so vključeni v signalno varnostno napravo, vsi imajo tudi glavne tirne signale, ki so hkrati tudi kritni signali.



V času, ko se opravlja na koridorju dizel vleka, opravljajo vožnjo vlakov med postajama Prestranek in Koprom-tovorna le osebje vlečnih vozil Centra Divača (po novem tudi osebje iz Ljubljane z vlakom 2752).

S fotografijami želimo novo podobo približati ostalim strojevodjem, pa tudi drugim, ki to progo pogrešajo.

V upanju, da se čim prej srečamo v Kopru,

Dobrivoj Subić



Predelava električnega krmiljenja budnika na DMV serije 711

Ideja, ali pa predlog, kakor je komu ljubše, o dodelavi električnega krmiljenja budnika na DMV 711, je dobila končno obliko in bo v celoti realizirana.



Pri vsem projektu me je najbolj motilo moje prepričevanje pristojnih, katero je trajalo kar dve leti in pa nasprotovanje nekaterih ključnih faktorjev v tej zadevi.

Vseskozi sem poudarjal, da v originalnem sistemu varnostne naprave ni zagotovljena 100 % varnost pri menjavi strojevodske kabine, saj bi se lahko v določenih primerih motornik sam premaknil brez nadzora.

Ampak birokracija v sistemu Slovenskih železnic zahteva svoje, časi reševanja problemov so predolgi, dobri predlogi pa

stojijo. Namesto, da bi šli korak s časom, se držimo zastarelega sistema kot pijanec plota, ampak nekaterim je očitno tako všeč.



Osnovni namen predelave je bil zagotoviti izpraznitev glavnega pnevmatskega voda ob postopkih menjave vozniške kabine, seveda ob prihodu na končno postajo, ne samo z zaviralnikom, temveč tudi preko ventila budnika, s tem je zagotovljena 100 % varnost proti uteku.

Drugi namen predelave je bil, da se omogoči plombiranje pipe budnika, tako kot določa pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremljenosti železniških vozil (98. člen).

Tretji namen pa je bil, da se strojnemu osebju olajša delo pri menjavi kabine, saj

je moralo prej najprej odmakniti strojevodski stol, potem odpreti pokrov stene in ročno zapreti pipo budnika pred zapiščanjem kabine. V drugi kabini je bil postopek



enak, le da je bilo potrebno pipo odpreti pred vzpostavitvijo vleke.

S tem postopkom je bilo porabljenega precej časa, saj je potrebno kabino menjavati velikokrat.

Kot sem dejal, papirnata vojna je potekala predolgo, sama realizacija in montaža na samih motornikih pa zelo hitro, za kar se moram zahvaliti družbi SŽ-VIT.

Ampak kjer je volja, je tudi pot, katera vodi k skupnemu cilju.

Srečno!

Predsednik prom. teh. komisije SSSLO
Marko Janežič

Serija 311 praznuje 50 letnico

Od prihoda prve gomulke na naše tire v tem letu mineva 50 let. Res je, da nobene od teh gomulk ni več na naših tirih, je pa tudi res, da neke kake pa še vseeno vozi. In ni za pozabiti, da je zadnja gomulka, ki je prva prišla v Slovenijo 311-001 bila pred odhodom k novemu kupcu nekaj let pri meni v »varstvu« na železniški postaji v Trzinu. Je bila edina gomulka v tistem času, ki se ji ni nič zgodilo a je bila najbolj oblegana gomulka v Sloveniji takrat. Oblegale so jo šole, specialna policija, gasilci itd. Vsakdo je nekaj potreniral, otrokom pa smo celo dovolili, da so zapisali

po rahlo zarjaveli gomulki prijetne grafite. Na tej gomulki je manjkal samo tulec sirene, ki si ga je za spomin vzel prisrčni ljubitelj te serije ... Serija 311 še vedno vozi. Žal je gomulki po mojih občutkih odbila tista zadnja ura saj lastnik nima več namena veliko sredstev vlagati v obnovo te serije kot je opaziti, čeprav je nujno potrebna za dokaj nemoteno opravljanje prevoza potnikov glede na frekvenco vlakov in števila potnikov. Za moj okus je serija 311 popolna. Kot potnik se na njej počutim udobno, vozni časi so podobni kot pri ostalih vlakih, ker nisem zahteven mi tudi ostali parametri

ustrezajo in v poletnih časih jih po navadi za dva meseca umaknejo iz prometa tako, da nam ni prevroče. Kot strojevodja pa jo rad vozim. Imam svojo zasebnost, prostor, kjer lahko pojem, prostor, kjer se lahko posedi, ko je čakanje in še kaj bi lahko naštel. Trenutno je v reviziji 311-209. Zaradi posledic železniške nesreče je po servisnem posegu voznika 311-221 na žalost pa se je lastnik odločil, da sredstva od zavarovanja ne bo vložil tudi v obnovo 311-211, ki sedaj čaka na delavniškem tiru nekega novega lastnika ali pa ... Jaz bi jo prepustil spretnim oblikovalcem kovin v



Proizvodnem obratu v Mostah ali kje drugje in kmalu bi bila zopet še ena garnitura več na voljo. Tako nam ne bi bilo potrebno prepogosto potniške vlake voziti s klasični-

mi garniturami, povzročati zato zamud itd. Ker je kader, ki gomulke dobro pozna že po večini v pokoju je zelo pomembno, da imamo dobrega inštruktorja na tem podro-

čju in dobro delavnico ter servis, ki rešuje tekoče zadeve med dvema pregledoma. Pohvala gre inštruktorju Jožetu Baumkirher, ki je vedno na voljo ob pojavi napak, ki so včasih kratko malo čudne in nejasne a jih strokovnjak njegovega kova pozna in zna tudi odpraviti. Pohvala tudi ostalim, ki kljub vsemu in pomanjkanju rezervnih delov naredijo veliko oz. kar se, da 311 obratuje. Prav bi bilo, če smo pred desetimi leti na eno izmed gomulk napisali da je na naših tirih že 40 let, da to tudi sedaj obeležimo in ne da gre ta obletnica, kar tako mimo brez omembe. Mogoče bo predlog prof. Bogić Mladena obrodil sadove. To pa bomo mogoče tudi videli na eni ali celo vseh naših gomulkah če se bo našel denar za 5 nalepk, ki bi jih kot obeležje nalepili za nekaj časa na naše »stare mame«, ki se še ne dajo in skozi ropotanje koles budijo spomine in kujejo nove zgodbe. Gomulka srečno in ne se dat!

Stanko Lazar
Foto: Mladen Bogić

Končno primerni in lični prostori za parno vleko v Šiški ob 30 letnici muzejskega vlaka

Glede na dejstvo, da nam bodo porušili tisti mali prostor v kurilnici Šiški – železniškem muzeju, smo preko GO SSSLO sprožili omenjen problem in naleteli na hitri odziv vodstva SŽ-VIT d. o. o. in našega sindikalnega vodstva. Izbrali smo si zgradbo v bivših delavnicah kurilnice Šiška in po načrtih, ki smo jih pripravili skupaj z vodstvom začeli z obnovo. Obnavljal je ŽIP d. o. o. skupaj s podizvajalci in moram pohvaliti zagnanost vseh, ki smo sodelovali pri tem projektu. Strojvodja in kurjač na parni vleki do sedaj nista imela primernih prostorov za odložiti svojo prtljago in se očediti po koncu službe. Ta problem je sedaj skoraj že rešen saj bomo v novih prostorih imeli vse potrebno na voljo vključno z garderobnimi omaricami in pralnim strojem, kar pomeni, da nam umazane obleke ne bo treba nositi v pranje domov. Korak naprej je narejen. To pa nas ne bo uspavalo. Naslednje leto je 30 let obratovanja muzej-

skega vlaka. Osebe na parni vleki imamo veliko idej kako obeležiti ta dogodek je pa seveda vse odvisno od lastnika kaj se bo odločil. Naj povem, da je parna vleka živa predvsem zaradi intuizistov, ki neumorno dan za dnem vlagajo trenutke svojega časa, da parna vleka živi. Z velikim razumevanjem direktorja SŽ-VIT d. o. o. g. Dušana Žičkar smo v začetku junija letos na tire spet vrnili serijo 33. Potrebna je bila rahlih posegov in revizija je bila opravljena z minimalnimi sredstvi. Je pa takoj ko je stopila ob bok 06 seriji nastal velik interes za obe lokomotive tako iz strani naročnikov voženj kot tudi s strani ljubiteljev. V Šiški čaka še serija 25, ki bi enako z minimalnimi sredstvi lahko bila revizijsko obnovljena in predana v obratovanje. Bilo bi lepo, da bi bilo to še pred naslednjim letom, ko praznujemo 30 obletnico že prej omenjenega muzejskega vlaka. Temelji parne vleke in oseba na Vleki so postavljeni.

Inštruktor Boštjan Metličar, lepo skrbi za osebe in njihovo izobraževanje. Vodstvo Vleke pa nam tesno stoji ob strani in bo tudi poskrbelo, da se za paro priskrbijo nove primernejše uniforme, ki bodo v tistih nemogočih pogojih kurjaču in strojvodji vseeno malo bolj olajšale delo. Pri vsej zadevi je vključena tudi prometno-tehnična komisija, ki po svojih močeh pomaga, da se zadeve uresničijo v najkrajšem času. Z željo, da bo alfa naše vleke parna vleka tudi po dopolnjenih 30 letih še vedno polna pare, apeliram na odgovorne, da za praznovanje 30 letnice muzejskega vlaka ki bo naslednje leto obnovimo serijo 25 in ponudimo nekaj promocijskih voženj v dobro vseh nas tistim, ki si jih v današnjem času ne morejo privoščiti.

Stanko Lazar

Bohinjska žalostinka

Za trenutek bomo pozabili vse presežnike s katerimi ljubitelji železniških tirov opisujejo to našo Bohinjsko progo in pustimo nostalgijo za kako drugo priložnost. Bohinjska proga je preživela svoje zlate čase, danes pa naša Transalpina preživlja svojo nočno moro. Pa začnimo od njenega novodobnega začetka naprej.

V 80. letih 20. stoletja so se v nekaterih vzhodnoevropskih državah pojavila gibanja za neodvisnost. Na oblast je prišel Mihael Gorbačov, ki je uvedel perestrojko in Glasnost, kar je v nekaj letih privedlo do padca komunističnih vlad v državah Vzhodnega bloka. ZDA je trajno zaznamoval Ronald Reagan. V glasbi so kraljevale raztrgane obledele kavbojke, visoko natupirane pričeske, pajkice in ves ostali »glam kič«. Dame so oboževale žajfnico Dinastija. Jure Franko je osvojil prvo olimpijsko odličje za Slovence in cela Juga je skandirala »Volimo Jureka više od bureka!« Pokopali smo našega Maršala in v Sloveniji zadnjič videli njegov Modri vlak. Bajadere, Startaske, kvizko, Benko, sir Buco, Lokice, šuškvanci, riževa čokolada, šećerna tablica, eurocream, TOZD, Odpisani, YASSA, Toper, Bronhi, Viki, Smogovci ... so naše asociacije na tisti čas.

In čeprav je bilo v bivši državi po smrti »Starega« že čuti neizbežno katastrofo, je v Slovenskem gospodarstvu vel veliki optimizem. V luki Koper je Bruno Korelič zaključeval svoj prvi mandat, nasledil ga je čudoviti Rudi Dujc. Tovor in pretovor je dosegal rekordne količine, zato lahko upravičeno sklepamo, da je zahteva o nadgradnji železniške infrastrukture nastala v krogih Luke Koper. In zgodilo se je ...

Bohinjska proga je bila med leti 1982 in 1986 s korenitimi posegi v spodnji in zgornji ustroj dokončno usposobljena za 20 tonski osni pritisk. Remont je bil izvršen na skoraj 50 kilometrih proge in 20 kilometrih postajnih tirov. Saniranih je bilo 32 mostov in v Soteski so zgradili zloglasno galerijo. Starejši kolegi znajo povedati, da je bila proga sanirana izredno kvalitetno in da so vlaki tekli kot po maslu. Pa ne samo Bohinjka. V sklop te infrastrukturne nadgradnje je bil zgrajen tudi zvezni tir v Divači. Postaja Divača je zaradi tega prvič

lahko zadihala s polnimi pljuči. Na Jeseniški postaji je bila narejena infrastrukturna in komunikacijska posodobitev. Kupljenih je bilo 150 vagonov za prevoz razsutih tovorov. Na naše tire je prvič pripeljalo njegovo veličanstvo Regan 664. Ne samo, da je med leti 1986 in 1991 prepeljal po Bohinjki več kot 3 milijone sedemsto tisoč neto ton tranzitnega tovora. Naše riti rešuje tudi v teh dneh na Dizel koridorju med Prestrankom in Borovnico. Nespori kralj slovenskih prog, eden in edini »il Presidente«!

Čeprav za večino Slovenije samo stvar zgodovine, pa je spomin na dobo »Fosfatov« med lokalnim prebivalstvom Soške doline, Baške Grape in doline Save Bohinjke še kako živ. Kar nekaj nas je, ki smo se z železnico okužili v tistih zadnjih izdihljajih Jugoslavije. Ko smo kot smrkavci opazovali neštete vlake železove rude in fosfatov, ki so se dvovprežno zaganjali v prve vzpone Baške grape. Vsakič, ko je po dolini grizla Ruda, je življenje za trenutek obstalo, saj je glas njegovih »auspuhov« preglasili vse kar je tedaj obstajalo. Še zvonjenje cerkva in tuljenje siren. Kilometre daleč si ga lahko poslušal iz domače postelje, kako je grmenje počasi izginjalo v daljavi.

In prišla je osamosvojitve. Večina od nas evforična v pričakovanju obljubljenе druge Švice, zagrenjeni s fobijo, da nas Beograd krade in zatira. Vsi smo pričakovali luč na koncu tunela, čeprav večina niti ni izkusila teme. Aplavzirali smo osamosvojiteljem. Živel Tito smo zamenjali za živel Kučan, živel Janša, živel Bavčar ...

Za našo Bohinjsko progo pa se je tedaj začelo obdobje somraka. Leta 1992 je bil celoten tovor preusmerjen na glavne proge železniškega prometnega križa. In od takrat se v razvoj in posodobitev Bohinjske proge ni več vlagalo.

Po prepeljanih skoraj 4 milijone neto ton tovora je Bohinjka ostala uničena, razdrpana, osamljena in zapuščena. In vsem ljudem ob progi je postalo kaj kmalu kristalno jasno, da nas ne čaka druga Švica, ampak nekaj veliko hujšega.

In tako so minevala leta v novi državi. SOZD-e in TOZD-e so zamenjali d. o. o.-ji. Železničarji smo dobili nove, lepe zelene

uniforme, strojevodje pa jih nismo hoteli več. Rekar nam je dal Pendolina in si postavil spomenik, železnica pa je ves ta čas več ali manj životarila. Nova Švica ni imela več vizije kaj početi s tem našim dragim Ajzenponom, niti je po prvem govoru novega infrastrukturnega ministra sodeč, nima niti danes.

Na Bohinjki pa se je čas ustavil že nekaj let nazaj. Kljub občutku vseh ljudi na tem koncu, da nas Ljubljana namerno uničuje in zapira, so vse službe in vsi zaposleni zmogli toliko homogenosti, da so dobesedno z odpadom, ki so ga dobivali z izgrajevanjem iz glavnih prog, nekako zagotovili tisti minimalni standard varnosti. Še vedno smo se vsi imeli za železničarje in lokal patriote. Ne glede na to, ali si služil kruh z krampom in lopato, ali pa heblom lokomotive.

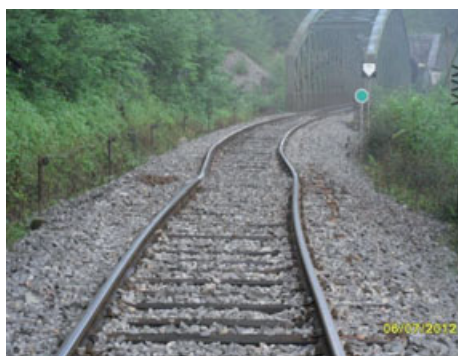
Nato je sledila reorganizacija ali po domače totalno sesutje sistema na operativnem področju. Preko noči smo postali upravljalci in prevozniki. Upravljalci, ki naj bi ostali pod okriljem države in ostali, ki naj bi trepetali na trgu. Stvari ki so bile v preteklosti samoumevne, ni bilo več. Promet so začeli voditi vlakovodje, ki roko na srce niso kos tej nalogi. Prometniki so se povlekli v ozadje in so več ali manj postali sami sebi namen. Na manj prometnih progah pač ljudje jemljejo reorganizacijo dobesedno. Hvala bogu upanje umre zadnje in dokaz za to so fantje in dekleta na glavni progi, za kar jim stoje aplauziram.

Razbili so nadzorništva prog in dobesedno zdesetkali kader. Nadzorništvo proge, ki pokriva območje Mosta na Soči ima cca. 30 zaposlenih. Od tega je cca. 20 ljudi sposobnih za težko fizično delo in tako sami pa pokrivajo vzdrževanje skoraj 60 kilometrov proge. Povprečna starost progarja je krepko preko 40 let in se približuje 50-tim letom. Če se postavim v vlogo nadzornika, lahko vtakneš teh 20 ljudi kamorkoli, je učinek na tako dotrajani infrastrukturi neopazen.

Zapostavljanje in zanemarjanje Bohinjske proge traja že vsa leta samostojne Slovenije. Kot kaže prihaja sedaj obdobje, ko bomo za to dobili izstavljen račun. Infrastrukturne težave počasi preraščajo

okvire vsakodnevnih temperaturnih deformacij tira. Začele so popuščati palisade, ki so tista zadnja obramba pred katastrofo. Zamašili so se stari sistemi odvodnjavanja meteornih voda. Cecconijevi inženirji in arhitekti so jih tja postavili leta 1906 z razlogom. Vsa ta leta odgovorni mižijo, so gluhi in slepi. Padci skal in dreves na progo niso nekaj novega, vendar gre omeniti, da se je število teh izrednih dogodkov v zadnjih letih potrojilo.

Prvi resni dogodek se je zgodil 5. 7. 2012, ko je padec skale v km 48.140 med postajama Most na Soči in Grahovo dobesedno premaknil tir. Na katerega je z polno hitrostjo navozil avtovlak. Težko bi stehali srečo, ki so jo bili deležni ljudje tisti dan, da niso zgrmeli skupaj s svojimi avtomobili v kanjon reke Bače.



In od tistega dne pa do danes, so naši fantje 14 krat prijavili skalo na progi ali nalet nanjo, 3 krat naleteli na drevo na progi, 13 krat prijavili večje kamne v medtirju in 27 krat drevesa, ki so segala v profil proge. Skoraj vsak mesec zgubimo zaradi poškodb eno DMG 813. Trčenje in iztirjenje so pred kratkim v zadnjem trenut-

ku preprečili javljalniki plazov pod Sabotinom. Vse do nesrečnega 17. 7. 2014, ko je vlak 4213 v km. 54.310 med postajama Grahovo in Most na Soči naletel na skalo in iztiril. Zopet sreča v nesreči, na katero se tako radi računamo, da je iztiril na levo stran in ne desno po bregu v korito reke Bače. Vlak je bil poln potnikov, predvsem otrok in turistov, ki so po iztirjenju panični hoteli skakati skozi okna motornika v neznanost. Zahvala gre našemu strojevodji Rudiju Čuferju, da je ostal priseben, zbran ter potnike umiril in varno evakuiral z ogroženega območja. Naj povem da strojevodja ni prejel nobene zahvale s strani delodajalca, niti mu ni bila ponujena druga pomoč. Vsak ki je doživel kaj podobnega ve kaj človek doživlja v takih situacijah. Saj res, zakaj imamo zaposlenega psihologa v sistemu Slovenskih železnic? No ja, da pa le ni vse tako črno naj povem, da bo strojevodja po posredovanju predsednika O.O. Nova Gorica Dimitrija Munih in vodstva SSSLO le denarno nagrajen za svoje profesionalno ukrepanje ob navedenem izrednem dogodku.

Zaradi podnebnih sprememb je vedno več ekstremnih vremenskih nevšečnosti. Neurja in močni nalivi postajajo stalnica. Vlakov v nočnem času na progi ni, službe na postajah so prekinjene, Trnjulčice spijo.

Strojevodje, ki se ob 03.17 z vlakom 4200 iz Nove Gorice in 04.07 z vlakom 4201 iz Jesenic podajajo na progo, se podajajo v neznanost. Razdalja med zasedenimi postajami je cca. 30 kilometrov, GSM signal pa je na polovici proge zaradi predorov in konfiguracije moten ali pa nedosegljiv. Meglena in deževna noč na progi, nikjer ni žive duše, za vsakim ovinkom te mogoče čakajo skale, divjad ali pa drevo. Vse to ti para živce kot kirurški skalpel. Kljub rani uri ne potrebuješ kave, ker so vsi tvoji čuti v polni pripravljenosti. Za piko na »i« pa voziš še najslabši in najslabše vzdrževani vozni park na Slovenskih železnicah.

Čudi nas apatičnost potniškega prometa, ki trpi zaradi poškodb na vozniških sredstvih škodo in izpad vozil. Ampak to ni naš problem.

Zaradi vedno slabšega stanja smo se v OO Nova Gorica odločili, da bomo z vsemi sredstvi poskrbeli za varnost strojevodij v naši enoti.

Naš predsednik Dimitrij Munih je 5. 9. 2014 z dopisom o alarmantnem stanju Bohinjske proge obvestil generalnega direktorja SŽ, vodstvo SSSLO, nadzorni svet SŽ, direktorja SŽ VIT in inšpektorja za promet in tehnično dejavnost ...

To je že sprožilo burne odzive predvsem na strani upravljavca infrastrukture. Zato bi

ob tej priložnosti rad še enkrat poudaril. V O.O. Nova Gorica se ne ukvarjamo in se ne mislimo ukvarjati z lokalnimi predstavniki Infrastrukture, **niti njih ne krivimo za nastalo situacijo**. Ureditev stanja zahtevamo s strani lastnika infrastrukture. Kako pot bo ubral nam je popolnoma vseeno. Glede na to, da so vsakodnevno ogrožena naša življenja, si upravičeno jemljemo to pravico.

Zadevo smo spravili na plano in obvestili vse akterje, ki bi lahko prispevali, da se stvari pričnejo odvijati v pravo smer. Mislimo, da smo unovčili vse Jokerje sreče pri dosedanjih naletih in bojimo se žrtev, če ne bo takojšnjega hitrega ukrepanja vzdrževalca infrastrukture. Brez demagogije in populizma je to naša realnost. Čeprav so slepi in gluhi, iskreno verjamem, da niso neumni.

Ko bomo smatrali, da se na področju varnosti stvari ne izboljšujejo, bomo strojevodje na nevarnih odsekih Bohinjske proge pričeli voziti po preglednosti proge ter tako kljub velikim zamudam, zagotovili našo varnost in varnost potnikov. O stanju



proge in varnosti na njej pa bomo preko medijev obvestili širšo javnost. V kolikor bo še naprej prihajalo do hujših izrednih dogodkov, za katere bomo smatrali oz. utemeljeno sumili, da so posledica malo-

marnega vzdrževanja, bomo pri ustreznih organi zaradi suma storitve kaznivega dejanja Ogrožanja posebne vrste prometa, zoper odgovorne podali kazensko ovadbo.

Če povzamem besede nadzornika proge v pokoju, ki pravi, da je bila od vekomaj borba za sredstva, prage, ljudi in tirnice. Na železnici nikoli ni bilo nič enostavno. Ampak, da je Bohinjka danes prvič v svoji zgodovini ljudem nevarna.

Rad bi vam pisal iz druge Švice, pa so nam jo zapravili. Zato vam pišem iz Bohinjske proge. Garniture 813 z enim motorjem. Z roko pobiram vijake na glavnem tiru, iz pragov letnika 1962. Gledam proti nebu, pa ne iščem vešalk, ampak gledam od kje bo priletela skala ali drevo. Od časov fosfatov razen spomina ni ostalo nič. Od spominov pa se ne da živeti. Zato vsaj kar se železnic tiče, definitivno velja. Več je zvezd na zastavi, večje sranje te čaka.

Šorli Dejan, OO Nova Gorica

ZANIMIVOST

Kaj je na fotografiji?



Se vam morda sanja, kaj je zadeva na fotografiji in čemu služi? Zgleda kot radar, a ni. No, morda neke vrste. Napravo na sliki uporabljajo v stockholmskem centru vodenja železniškega prometa in je kamera, ki fotografira odjemnike toka vseh vlakov, ki peljejo mimo. Fotografije gredo naravnost v center vodenja in tam pregledajo vsak posnetek. Če slučajno na kateri fotografiji opazijo kakršnokoli motnjo, okvaro ali napako na odjemniku toka, takoj obvestijo strojevodjo, naj spusti dotični odjemnik toka. Tako preprečijo veliko škodo, ki bi lahko nastala na vozni mreži pri visokih hitrostih vlakov. Naprava je skratka zelo koristna zadevica. Bi bila uporabna pri nas? Kaj naj rečem? Pri nas še vešalke delimo na nevarne in nenevarne, samo da ne bi bilo potrebno izplačati nagrade tistemu, ki jo je odkril in se gremo popravila pri rednih pregledih, namesto da bi se zadeve lotili z drugačnim pristopom. Pa bodi pameten, če moreš. Ampak, jaz sem samo strojevodja. Kaj pa jaz vem. Ne?

Robert Zakrajšek

Mazalna motorna olja – 2. Del

Pred vami je drugi del zanimivega prispevka o motornih oljih, ki so v uporabi na lokomotivah in v avtomobilih, njihovih lastnostih, sestavi, načinu proizvodnje ..., skratka, zelo zanimivo branje, ki vam bo osvežilo znanje ali ponudilo nova spoznanja.

5. Lastnosti olj

Olje, ki je namenjeno za mazanje motorjev transportnih vozil, mora imeti nekatere natančno določene lastnosti. V praksi so te lastnosti določene predvsem glede na viskoznost, plamenište in strdišče olja.

Viskoznost; določamo glede na to, kako je olje tekoče oz. kako gosto je mazalno sredstvo. Bolj ko je olje vroče, bolj se njegova viskoznost zmanjšuje. Viskoznost olja je zagotovo eden izmed najmanj razumljenih pojmov, čeprav je zagotovo eden izmed najpomembnejših in se spreminja s temperaturo. V generalnem pa pomeni nižja viskoznost olja manjše obrabe motorja in manjšo porabo goriva. Sam izraz viskoznosti pomeni redkost ali pretočnost tekočine, npr. voda je manj viskozna in bolj pretočna od na primer medu. Manj viskozne tekočine imajo večjo pretočnost in obratno. Zakaj je to pomembno pri motornem olju? Ker je od pretoka olja v motorju odvisno dolgo delovanje le-tega in to pri nizkih in visokih temperaturah. Večina današnjih modernih olj je sestavljenih oziroma multi-grade olj, ki so namenjene celoletni uporabi za razliko od mono-grade olj, ki so namenjena samo za toplo ali hladno podnebje. Multi-grade olja so označena z dvema števkama ločena s kratico W, ki pomeni Winter oziroma zimo. Številka pred W je pomembna za mrzle vžige, saj določa viskoznost olja pri nizkih temperaturah, številka za W pa podaja viskoznost olja pri delovni temperaturi 100°C. Multi-grade olja so bila razvita zaradi potrebe po celoletni uporabi istega olja v motorju in zmanjševanja stroškov z večkratno menjavo olj z različno viskoznostjo (bolj gostim poleti in bolj redkim pozimi). Označka SAE 10W-40, pomeni, da je vrednost viskoznosti pri hladnem vžigu 10 in pri delovni temperaturi 40. Nižja ko je prva

številka, bolj je olje redko pri mrzlem vžigu in obratno. Podobno je tudi z drugo številko. Višja je, bolj je olje gosto pri 100°C in bolj je ščiti dele pred neposrednim stikom.

Plamenište; je tista temperatura, pri kateri olje oddaja hlape, ki se lahko vžgejo. Plamenište mora biti kolikor je mogoče visoko, da bi bile izgube zaradi uparjanja pri dotiku z vročimi gibajočimi deli čim manjše. Plamenište je navadno nad 220°C, pri redko tekočih oljih in nad 250°C pri gostih oljih.

Strdišče; je temperatura, pri kateri olje ne izteče več iz epruvete, če jo nagnemo. Strdišče mora biti kolikor je mogoče nizko, da ne bi bil zagon motorja preveč otežen pri nizkih temperaturah.

Oprijemanje kovinskih površin in zadostna stabilnost olja; je prav tako pomembna. Tako olje tvori na površini trdno oljno plast, ki ne popusti pri velikih obremenitvah. Do neke mere je lastnost oprijemanja sorazmerna z viskoznostjo, saj večji viskoznosti ustreza boljša sposobnost oprijemanja. Ta sposobnost pa je lahko pri enaki viskoznosti dveh olj različna, ker je odvisna od molekularne strukture maziva.

Gorljivost olja; je lastnost, ki je neodvisna od plamenišča. Popolna gorljivost je še posebej pomembna, ko se maže tako, da je olje primešano gorivu (dvotaktni motorji), saj je potrebno, da olje zgori z lahkoto in popolnoma. Večja gorljivost olja preprečuje nabiranje zoglelenih plasti v zgorevalnem prostoru in v izpušnih kanalih motorja.

Sposobnost izpiranja; olje raztaplja trdne ostanke zgorevanja, skorje, gumijeve delce in zasmoljeno olje; ta lastnost preprečuje, da bi se nabrale obloge na notranjih stenah motorja;

Sposobnost razprševanja; olje s to lastnostjo zadržuje v sebi vse raztopljene snovi in preprečuje, da bi se usedale na dno karterja ali da bi zamašile filter, sposobnost razprševanja podpira delovanje dodatkov za izpiranje;

Odpornost E.P.; (extrem-pressure); olje s to lastnostjo se lahko upira velikim mehanskim pritiskom, ki delujejo na ležaje motorja; mazalna sposobnost je bolj

konstantna, če dela motor s polno močjo, z velikim številom vrtljajev in visokimi temperaturami;

Med ostalimi lastnostmi, ki jih mora imeti olje je potrebno omeniti še: nizko izhlapljivost, dobre pretočne karakteristike pri delovnih temperaturah, združljivost z ostalimi materiali v sistemu in odpornost proti oksidaciji.

Razvrščanje olj je pomembno, saj na tržišču danes obstaja zelo pestra ponudba najrazličnejših olj različne kvalitete in za različne namene. Priznane svetovne institucije so se odločile razvrstiti motorna olja glede na njihovo viskoznost in kvaliteto. Uporabnik olj ima tako jasnejšo sliko o oljih in se lažje odloči za tisto, ki odgovarja njegovim potrebam.

5.1. Dodatki, ki so v olju.

Mazalna olja v motorjih se lahko kvarijo na različne načine. Poglavitni faktorji, ki zmanjšujejo sposobnost olja, so: saje, gorivo, kovinski delci, usedline, smole, kisline, delci iz sesanega zraka. Za izboljšanje kvalitete, ter sposobnosti mazalnih olj, za dosegajo zahtevanih karakteristik, se oljem dodajajo različni dodatki (aditivi). Osnovni dodatki v mazalnem olju so:

- **Izboljševalci indeksa viskoznosti;** zmanjšajo spremembo viskoznosti s temperaturo, zmanjšajo porabo goriva, zmanjšajo porabo olja, omogočajo lažji hladen zagon motorja in hitrejšo mazanje. Vsa multi-grade olja vsebujejo modifikatorje viskoznosti, kajti s tem dosežejo stopnjo viskoznosti, ki je potrebna za dodelitev SAE razreda. Ker se viskoznost spreminja z naraščanjem temperature, modifikatorji viskoznosti skrbijo, da se olje ne razredči preveč in še ponuja neko stopnjo zaščite vašega motorja. Modifikatorji viskoznosti so dolge na temperaturo občutljive verige molekul (torej polimeri), ki minimizirajo izgubo viskoznosti pri visokih temperaturah. Njihovo delovanje lahko opišemo kot vzmet, ki je v hladnem okolju stisnjena, v vročem pa se iztegne. Zaradi tega postanejo molekule daljše in večje, kar povečuje notranjo odpornost tanjšanja

olja. Večja raba modifikatorjev je obvezna pri oljih z velikim razponom viskoznosti, npr. 5W50 ali 10W60. Večja ko je razlika med prvo in drugo številko, več modifikatorjev je potrebnih. Olja z majhnim razponom viskoznosti, npr. 5W40, 0W30 itd., potrebujejo veliko manj takšnih modifikatorjev in so posledično **bolj obstojna**.

- **Detrgenti, despersanti (čistilci, razgrajevalci);** zadržijo goste usedline, ogljik in izločijo ostale snovi, ki se formirajo v olju in jih nato odstranimo pri menjavi olja.
- **Lugaste spojine;** nevtralizirajo kisline in tako preprečijo korozijo, ki jo povzročajo kisline.
- **Proti-obračni dodatki in zmanjševalci trenja;** formirajo zaščitni film na površinah delov, ki se mažejo, zmanjša porabo goriva, prepreči obdrnenje in prijemanje delov, ne delujejo optimalno pri hladnem olju.
- **Oksidacijski zaviralci;** preprečujejo ali nadzorujejo oksidacijo, formiranje usedlin in korozivnih organskih spojin.
- **Zaviralci rjavenja;** preprečujejo rjavenje na kovinskih površinah s formiranjem zaščitnega površinskega filma ali z nevtralizacijo kislin.
- **Dodatki za premik točke strjevanja, razprševalci;** nižja točka strjevanja olja omogoča prost pretok olja pri nizkih temperaturah in s tem hitrejšo in boljše mazanje.
- **Dodatki za preprečevanje penjenja;** zmanjšajo penjenje v karterju in s tem večji pretok olja in boljše mazanje.

Ti dodatki se v olju dozirajo v različnih razmerjih, da se dobijo optimalne karakteristike mazalnega olja, ki so potrebne za določen motor. Obstajajo tudi še drugi dodatki, ki jih proizvajalci olj uporabljajo, da dosežejo točno določene karakteristike mazalnih olj (specialna namenska olja) in tako specificirajo namen mazalnega olja.

5.2. Dodatki, ki se v olja dodajajo naknadno.

Danes je na tržišču zelo pestra izbira dodatkov, ki se dodajo olju v določenem odstotku naknadno. Proizvajalci le-teh za-



trjujejo, da ti dodatki izredno izboljšajo mazalne lastnosti mazalnim oljem. Svoje trditve dokazujejo z različnimi bolj ali manj ekstremnimi preizkusi, ki dokazujejo izredno zmanjšanje trenja in obraba na mazalnih mestih. Le redki proizvajalci pa dokazujejo kvaliteto svojih dodatkov z izvedenskimi mnenji in certifikati priznanih ustanov.

Večina teh dodatkov ima lastnost, da ustvari tanek film, ki zmanjša trenje v področju mejnega mazanja. Ta film je običajno iz trdih netopnih delcev politetrafluoretilena (PTFE ali TEFLON), sintetičnih derivatov ogljikovodikov, grafita, molibdenovega disulfida (MoS₂) ali molibdena. Materiali, iz katerih so filmi, so torej zelo različni, učinki pa naj bi bili podobni. Rezultati preizkuševalcev teh dodatkov se večkrat razlikujejo in nemalokrat so si celo zelo nasprotujoči.

V osnovi ločimo dve vrsti dodatkov, ki se naknadno dodajajo olju; dodatki s stalnim trdim filmom in dodatki s tako imenovanim "živim" filmom (film ni ekstremno trd, zgleda površine) za zmanjšanje trenja. Razlika med tema dvema vrstama dodatkov k olju je torej v specifikah filma, ki ga ustvarita. Pri prvem tipu dodatkov k olju, se ustvari izjemno trd gladek film, ki zmanjšuje trenje, ta film izrablja in obrabi (dodatek se doda olju enkrat in po določenem času

obratovanja motorja oz. prevoženih km, npr. 60000km se izrabi) posledično se v primeru preobremenitev pretrga in ne obnovi. Tako je potrebno dodatek, v kolikor želimo zopet doseči film, ki dodatno zmanjšuje trenje, pri naslednji menjavi olja ponovno dodati mazalnemu olju. Obstaja tudi nevarnost, da trd film (delci), ki tvori gladko površino odstopi (izraba, preobremenitev) in posledično prepreči dotok olja do mazalnih delov, kar lahko povzroči večjo okvaro motorja. Pri drugi vrsti dodatka k olju, ki tvori "živ" film, se ta film ob morebitni prekinitvi zaradi preobremenitve sam obnovi in zopet vrši svojo funkcijo zmanjševanja trenja v motorju. Je pa ta dodatek mazalnemu olju potrebno dodajati pri vsaki menjavi olja, da se lahko vzpostavi film za zmanjševanje trenja.

Ti dodatki so v veliki meri plod raziskav za potrebe vojske, saj vojaška vozila in s tem njihovi pogonski motorji delujejo v ekstremnih pogojih, od zanesljivosti tehnike pa so odvisna življenja; tako so z dodatki k mazalnim oljem dosegli, da lahko vozilo, ki ima okvaro mazalnega sistema motorja (izteklo olje, okvara črpalke za olje) deluje še določen čas, kar je lahko odločilnega pomena. Določeni dodatki k mazalnim oljem se tako redno uporabljajo v vojski in so tudi standardizirani v šifrantih vojaške zveze NATO.

Dodatki, ki se naknadno dodajajo k mazalnim motornim oljem so se pri testiranju na dizel vozilih Slovenskih železnic (DMV 711) pokazali kot koristni.

6. Označevanje olj

Olja se v osnovi delijo po viskoznosti, ki je fizikalno gledano upor, ki ga ustvari tekočina med pretokom, čim je upor olja manjši, tem manjše so izgube moči motorja in čim je višja viskoznost, tem so boljše zaščite pred obrabo. Bolj ko je tekočina viskozna težje teče bolj je gosta (višja viskoznost – večja gostota – slabša pretočnost – boljša oprijemljivost). Viskoznost olja mora biti nek kompromis med temi skrajnimi zahtevami, pri tem pa se kažejo prednosti sintetičnih mazalnih olj, pri katerih je viskoznost relativno konstantna v širokem obsegu delovnih temperatur motorja.

Viskoznost motornih olj najpogosteje opisujemo z razredi, ki jih je uvedlo društvo avtomobilskih inženirjev (SAE, ZDA); SAE razredi viskoznosti so opredeljeni z merjenjem viskoznosti pri visokih in nizkih temperaturah. S črko W (Winter) označujemo gradacije, primerne za uporabo pri nizkih temperaturah. Nižja, kot je viskoznost pri nizkih temperaturah, bolj tekoče je olje, lažji je zagon motorja, hitreje pride olje do vseh mazalnih mest in manjša je obraba motorja. Letne SAE gradacije primerne za uporabo pri višjih poletnih temperaturah niso označene s črko W. Sodobna večgradacijska (multigradna npr. 5W-40) motorna olja združujejo lastnosti olj za zimske in letne temperature, zato so uporabna vse leto. Pri označevanju takega olja sta zato hkrati navedeni obe zgoraj omenjeni gradaciji.

Pri mazivih je viskoznost zelo pomembna, če je viskoznost previsoka potem mazivo ne doseže vseh delov mazalnega sistema, če je prenizka, pa ni zagotovljeno neprekinjeno nastajanje mazalnega filma. Viskoznostni razredi mazalnih olj so naslednji: SAE 0W, 5W, 10W, 15W, 20W, 20, 30, 40, 50, 60. Razredi 0W, 5W, 10W, 15W so primerni za hladnejše podnebje in zimo, pri čemer je 0 najbolj tekoče in 20 najmanj tekoče hladno olje, razredi 20, 30, 40 pa za zmernejše podnebje in topel letni čas; razreda 50 in 60 sta primerna za vroče podnebje in najtežje delovne pogo-



je, gostoto pa se določa olja pri 100°C. Višja ko je številka, bolj stabilno je olje pri višjih temperaturah in bolje ščiti motor.

Oznake 15W, 10W, 5W, pomenijo viskoznost, ki jo doseže določena vrsta olja pri nizki temperaturi-pozimi, te oznake so zelo pomembne pri hladnem zagonu motorjev v zimskem času, manjša prva številka pred oznako W pomeni bolj tekoče olje, posledično boljše mazanje motorja pri nizki temperaturi. Meritve t.i. zimske viskoznosti se merijo pri temperaturi -22 stopinj Celzija. Pri tem se meri čas, ki ga potrebuje olje, da prekroži iz karterja skozi motor nazaj v karter. Dejanski potrebni časi za prekroženje celotnega mazalnega sistema pri srednje velikem motorju so naslednji:

- olje z oznako 15W-40 = 30sec.
- olje z oznako 10W-40 = 15sec.
- olje z oznako 5W-30 = 7sec.

Motorna olja se razvrščajo tudi po kakovosti, najbolj pomembne so: ameriška klasifikacija API (American Petroleum Institut), evropska ACEA klasifikacija (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles, European Automobile Manufacturers Association, oz. Združenje evropskih proizvajalcev avtomobilov) in JASO klasifikacija (Japanese Automotive Standards Organization), ki razvršča-

jo olja, njihove oznake so običajno na vseh pakiranih motornih olj in tako lahko kupec preverja ustreznost motornih olja za svoje potrebe oz. vozilo. Vsako motorno olje, za katerega proizvajalci želijo pridobiti ACEA specifikacijo, mora skozi dolgotrajen in drag postopek testiranja voden v skladu z Evropskim sistemom za upravljanje s kakovostjo maziv za motorje EELQMS (European Engine Lubricant Quality Management System).

Najbolj razširjen API standard deli olja na naslednji način:

- **za bencinska motorja so olja označena s črko »S«**, kateri sledijo zaporedne črke (po abecednem vrstnem redu, npr. SA, ...najnovejše oznake SJ, SL, SM, SN); vsaka naslednja zaporedna črka za črko »S«, pomeni olje višje kakovosti.
- **za dizelske motorje (visokotlačne) označene s črko »C«**, kateri enako sledijo zaporedne črke (abece-dni vrstni red), nato pa številka. Tukaj je označevanje malo bolj zapleteno, kot v primeru bencinskih motorjev; vsaka naslednja zaporedna črka za črko »C« in višja številka označujeta bolj je kvalitetno olje. Trenutni pa so oznake CH-4, CI-4, CJ-4, ki ustrezajo najnovejšim standardom.

Iz vsega navedenega je mogoče razbrati, da so mazalna olja pomemben faktor v transportu, predvsem močno vpliva ne ekonomičnost transportne infrastrukture (vozil).

7. Količina olja na dizel lokomotivah in dizel motornih vlakih SŽ.

Na Slovenskih železnica je v uporabi več vrst dizelskih lokomotiv in dizelskih vlakov, ki jih poganjajo različni dizelski motorji, ki uporabljajo različna specifikacije olj in potrebujejo različno količino olja za svoje delovanje.

Količina olja v dizel motorju po serijah lokomotiv:

- **732:** 1 motor, moč: 590KM, (440Kw), **količina olja v motorju 112lit**
- **642:** 1 motor, moč: 813KM, (606Kw), **količina olja v motorju 140 lit**
- **643:** 1 motor, moč: 911KM, (680Kw), **količina olja v motorju 140 lit**
- **644:** 1 motor, moč: 1622KM, (1210 KW), **količina olja v motorju 760 lit.**
- **664:** 1 motor, moč: 2200KM, (1640 KW), **količina olja v motorju 760 lit.**
- **711:** 2 motorja, moč enega dizel motorja: 355KM, (265 KW), **količina olja v motorju 60 lit** **713:** 1 motor, moč: 502KM, (375 KW), **količina olja v motorju 60 lit**
- **813:** 2 motorja, moč: 250 KM, (185 KW), **količina olja v motorju: 25 lit**

Za zamenjavo olja pri profesionalni uporabi vozil, kot je to primer na Slovenskih železnica, se praviloma izvajajo analize olja, ki pokažejo stanje olja in potrebo po zamenjavi. Predvsem zato, da se olje ne menja po nepotrebnem, saj so količine olja za menjavo ogromne in predstavljajo velik strošek. Analiza poteka v treh fazah:

- vzorčenje maziva,
- laboratorijske analize maziva,
- interpretacija dobljenih rezultatov.

Vzorčenje maziva; poteka po toč-



no določenem postopku (reprezentativen vzorec se vzame 15 min po prenehanju delovanja, temperatura olja nad 50 °C).

Laboratorijske analize; ugotavljanje kemičnih sprememb v mazivu, določanje kontaminacije maziva, analiza obrabnih delcev, izraba aditivov. Poznamo enostavne hitre teste, pregled lastnosti maziva: barva, vonj, prisotnost nečistoč, prisotnost vode, število trdnih delcev. Natančnejše

analize: ugotavljanje kemičnih sprememb v mazivu (kinematična viskoznost, bazno oz. kislinško število, oksidacija olja, vsebnost aditivov). Določanje kontaminacije maziva: vsebnost goriva, prisotnost glikola, vsebnost saj, vsebnost kovinskih delcev, vsebnost nekovinskih delcev,

Interpretacija dobljenih rezultatov; je podlaga za odločanje o menjavi olja. Posamezni uporabniki se pri velikih

količinah olja odločajo za podaljševanje življenjske dobe olja z filtriranjem in dodajanjem aditivom, ki so izrabljeni.

8. Odpadna olja

Odpadno olje je olje v tekočem ali pol-tekočem stanju, ki ni več primerno za uporabo, za katero je bilo namenjeno: hidravlična olja, motorna in druga mazalna olja, olja za toplotno izolacijo ali prenos toplote, druga olja.

En liter starega odpadnega olja onesnaži do 200 000 litrov pitne vode !!!!!

Odpadna olja sodijo med rabljene, vendar ne izrabljene snovi. So še vedno dobrina in imajo svojo tržno vrednost, ko več ne izpolnjujejo svojega prvotnega namena, vstopajo v svoj drugi del življenjskega ciklusa. Njihove lastnosti omogočajo, da se lahko po čiščenju in dodajanju aditivov ponovno uporabijo, seveda pa je predhodno potrebno organizirano zbiranje odpadnih olj.

Kako ravnamo z odpadnimi olji? Ravnanje z odpadnimi olji pomeni predvsem: zbiranje odpadnih olj, regeneracija in ponovna uporaba.

Pri zbiranju odpadnih olj je potreben sistem, ki zagotavlja za okolje nemoteče zbiranje odpadnih olj od malih do večjih količin. V pravilniku o ravnanju z odpadnimi olji je določena logistika in zahteve za sistem zbiranja odpadnih olj. Pravilnik o ravnanju z odpadnimi olji določa: **prevzemno mesto** (prostor, kjer so nameščene ena ali več posod za hranjenje odpadnih olj ali njihovo prepuščanje zbiralcu), **zbiralnico** (poseben prostor s posodami za sprejemanje in hranjenje odpadnih olj, kjer imetniki prosto oddajajo odpadna olja in jih zbiralec lahko za okolico nemoteče odpelje), **zbirni center** (objekt s potrebnimi napravami, urejen za začasno skladiščenje in razvrščanje zbranih odpadnih olj ter druge aktivnosti, povezane z njihovim odlaganjem in ponovno uporabo).

9. Pomembno za uporabnike olj

Vsak avtomobilski proizvajalec ima za določen motor in model avtomobila predpisano olje, ki je izraženo z API ali

SAE vrednostjo (standardom), nikakor pa ni predpisan tudi proizvajalec motornega olja ali izdelek. Zmotno je namreč misliti, da se določeno znamko avtomobila lahko vliva samo točno določena znamka olja. Proizvajalec motornega olja je samo priporočen, kajti največkrat je med proizvajalcem avta in olja podpisan sporazum o sodelovanju in zato je določena znamka olja prva izbira pri menjavi olja, nikakor pa ne edina.

Velika večina olj na trgu je dandanes priporočena s strani kakšnega avtomobilskega proizvajalca ali pa izpolnjuje kakšen njegov standard, najpogostejši so VW, MB, FIAT, ali BMW. Toda to še ne pomeni, da je olje vrhunske kvalitete, pač pa samo pomeni, da izpolnjuje minimalne zahteve določenega proizvajalca. Celoten postopek poteka tako, da proizvajalec olja pošlje svoj izdelek družbi, ki ga pregleda, testira in mu dodeli določen standard, takšna priporočila avtomobilskih proizvajalcev pa še ne pomenijo vrhunske kvalitete olja.

Ali je smiselno uporabljati motorno olje visoke kakovosti in po čem spoznamo, da je olje kakovostno?

Vsekakor je smiselno uporabljati olja visoke kakovosti, saj s tem podaljšujemo življenjska doba motorjev in zmanjšuje možnost okvare. Kakovost olja (izpolnjevanje kakovostnih standardov) razberemo iz oznak na pakiranju olja.

Ali uporaba sintetičnih olj avtomatsko podaljšuje interval zamenjave olja?

Interval zamenjave olja se pri uporabi sintetičnih olj avtomatično ne podaljša, podaljša se le ob uporabi LL (long life) sintetičnega olja in seveda ob odobritvah proizvajalca vozila.

Ali je sintetično olje ustrezno za vsak motor?

Sintetično olje je v principu primerno za vsak motor katerega specifikacije izpolnjuje.

Ali lahko mešamo sintetična olja z mineralnimi?

Sintetična in mineralna olja se lahko

mešajo, v principu pa pri menjavi olja natančno vse olje istega proizvajalca, enake gradacije, kakovosti in specifikacije, torej sintetično, polsintetično ali mineralno. V primeru, da je nujno potrebno dolivanje olja v motor in nimamo drugih možnosti, pa lahko dolijemo k sintetičnemu olju tudi mineralno in obratno, tudi različne gradacije seveda ustrezne kakovostne specifikacije.

Ali je potrebno uporabljati dodatke za olje?

Dodatke za olje v principu ni potrebno uporabljati, saj so že sama olja dovolj kakovostna, da izpolnjujejo svoje naloge v motorju, tudi proizvajalci vozil jih ne priporočajo. V primeru, da je motor izpostavljen ekstremnim obremenitvam in se želijo doseči boljše performanse agregata (dirke), se uporabljajo dodatki (aditivi) k oljem, običajno so zelo dragi in imajo omejeno uporabo, vsekakor pa imajo koristen učinek.

Ali je res, da so za nekatere avtomobilске blagovne znamke ustrezna samo olja posameznih blagovnih znamk?

Ne, za vsak tip vozila (motorja) proizvajalca je določeno mazano olje ustrezne kvalitete (običajno proizvajalci vozil testirajo motor z določenimi olji, določenega proizvajalca in to olje preferirajo pri vozilu), tako se lahko uporabi za vozilo motorno olje ustrezne kvalitete in specifikacije (po priporočilu proizvajalca vozila) katerega koli proizvajalca olja.

Kako pogosto naj bi zamenjal olje?

Olje se praviloma menja po priporočilu proizvajalca vozila (motorja), torej na predpisanih rednih servisnih intervalih (15000km, 30000km, oz. 1 leto, 2 leti).

Navedbe v članku so povzete po diplomskem delu in raziskavah avtorja. Upam, da bodo nova spoznanja s področja maziv bralcem koristila tudi v vsakdanjem življenju.

Ludvik Pevec

Delovanje OO Zidani Most v poletnih mesecih

V času počitnic in dopustov praviloma vlada neko umirjeno zatišje, vsak se ukvarja predvsem sam s sabo in svojo družino, vse manj pomembne obveznosti pa zapeljemo nekam na stranski tir, kjer nas bodo zagotovo pričakale, ko se spočiti in polni nove energije vrnemo nazaj v novo, staro rutino. V OO Zidani Most smo se že pred pričetkom dopustov in počitnic sestali na redni seji, z željo omogočiti našim članom kar najkvalitetnejše preživljanje poletnih trenutkov, tako v službenem, kot tudi v prostem času.

Zaradi poletnega voznega reda, smo z delodajalcem in ostalimi enotami Vleke uspeli uskladiti in spremeniti obstoječe turnuse, jih optimizirati, izločiti v poletnem času nepotrebna opravila in vlake ter tako dosegli zmanjšanje dni v turnusu in posledično povečanje rezerve. Omogočili smo lažje in neovirano koriščenje dopustov naših članov, brez dodatnih naporov za osebje, ki je bilo na delovnem mestu.

V smislu zmanjšanja stroškov vzdrževanja smo se že spomladi, z vodstvom SŽ - VIT dogovorili, da bomo obnovili prostore za strojno osebje. Obnova je v teku, veliko je bilo storjenega ravno med dopusti. Izboljšani so bili prostori osebja v Dobovi in v Sevnici. Več dela je v Zidanem Mostu, kjer bomo zapolnili pisarne, ki so bile izpraznjene ob vseh sedanjih reorganizacijah podjetja. Prostor nadzornika vleke in strojnega osebja so bili do sedaj v ločeni stavbi. Stroški za vzdrževanje in ogrevanje so zaradi dotrajanosti



ogrevalnih vodov in neustrezne izolacije dosegali vrtooglave zneske. S premestitvijo prostorov v skupno stavbo bomo znižali stroške, hkrati pa omogočili ugodnejše in enostavnejše delo, tako nadzornikov lokomotiv, kot tudi strojnega osebja. V bivših prostorih sindikata, ki so tudi preseljeni v skupno stavbo, bodo kuhinja in prostori strojnega osebja. Za zaposlene, ki zaradi oddaljenosti ali slabih vremenskih razmer ter zgodnjih nastopov občasno prihajajo v službo predčasno, bo prostor za počitek v obstoječih sobah na koncu garderobnega prostora. Nameščena bosta TV spreje-

mnik ter računalnik z internetno in intranetno povezavo. Prostorji bodo klimatizirani. Urejeni bodo tudi sanitarni prostori s tuši. Veseli smo, da smo našli skupen jezik in da zgledno sodelujemo, tako z vodstvom Vleke (g. Miklavčič, g. Zamuda) kot tudi z ostalimi vodilnimi na SŽ - VIT (g. Žičkar in g. Fon).

Drug, velik projekt, s katerim smo se soočali, je bila zamenjava naše obstoječe počitniške kapacitete v Atomskih Toplicah. Namesto stare in že dotrajane hišice G-125 smo pridobili v upravljanje novejšo enoto I-22. Hišica je dvoetažna, novejša izdelave in popolnoma ter luksuzno opremljena. Letovalcem omogoča brezskrbno in kvalitetno dopustovanje. V velikansko pomoč pri uresničitvi naše dolgoletne želje so nam bili g. Peter Misja, naš član in župan Občine Podčetrtek ter glavni odbor počitniške kapacitete SSSLO. Več o naši novi pridobitvi, ki jo z veseljem delimo tudi s člani iz drugih OO, lahko preberete na spletnih straneh SSSLO.

V prostem času smo članom omogočili brezplačno koriščenje 10 prenosnih kart za bazen v Rimskih Toplicah ter 6 kart za bazen v Sevnici, teniškim navdušencem pa smo rezervirali štiri prenosne karte za koriščenje igrišča v Radečah.

Jesen se je tudi uradno začela, vsi smo nazaj v starih tirih. Veliko smo naredili, veliko nas še čaka. Gremo naprej!

Boštjan Slakonja



Pomen sindikata SSSLO za članstvo

Biti član nekega sindikata je v današnjih časih zelo pomembno. Sindikat skrbi za pravice delavcev. Res je, da nekateri sindikati svojega poslanstva v raznih podjetjih ravno ne opravljajo najbolje, res je pa tudi, da naš sindikat SSSLO svoje delo in poslanstvo opravlja z odliko. Tukaj gre zahvala vodstvu sindikata z vsemi njegovimi organi. Jaz se bom dotaknil dela v našem OO ZM, kjer se trudimo preko sindikalnega dela ustreči članom v največji možni meri.

Pomembno pozornost posvečamo predvsem članstvu in njihovim željam, ki niso vedno vse uresničljive ampak poizkušamo doseči čim več kot je možno. S skupnimi močmi članstvo in vodstvo dosežemo zadane cilje in izpolnjujemo sprejete sklepe na sejah OO. Takoj moram poudariti, da je vodstvo v SŽ-VIT d. o. o. na vseh nivojih korektno in razumevajoče do članstva. Se pa najde tudi kakšna zadeva, ki jo je treba reševati sporazumno in tukaj nastopijo za to določeni člani v sindikatu in opravijo svoje delo v skladu s pričakovanji. Tudi relacija OO-GO je včasih lahko predmet razprave. Tukaj mislim predvsem na spiske za specialiste in sedaj tudi na spisek oz. sezname upravičenih kolegov, ki bodo izpolnjevali pogoje za redno oz. predčasno upokojevanje.

Vse zadeve rešujemo sproti in jih v skoraj vseh primerih rešimo v dobro članstva. Članstvo v OO ima tudi določene potrebe. Vse te želje in potrebe uspemo reševati preko GO SSSLO in jih tudi uspešno rešujemo. Tako bo rešena problematika zaščitnih sredstev, zimskih bund, klimatskih naprav, urejenosti prostorov itd, in tu kot predsednik lahko zastavim svojo besedo.

OO ZM skozi celo leto svojemu članstvu nudi raznovrstne aktivnosti kot so: planinski pohodi, rafting, bowling, športno rekreacijo v dvorani preko zimskega obdobja, golažijado, jesenski izlet, brezplačne vstopnice za bazen v Rimskih Toplicah in Sevnici, počitniško enoto v Podčetrtku in še vrsto raznih manjših aktivnosti. Članstvu tudi nudimo vso potrebno pomoč v primerih izrednih dogodkov, v primeru drugih težav kot so naravne nesreče in podobno in v vseh ostalih primerih, ki se nanašajo na naše delo in zajemajo sindikat kot podporo pri zaščiti in pomoči članstvu. Vse delo in sodelovanje baziramo na članski izkaznici. To pomeni, da je za vsako dejavnost kot vstopnica oz. dokazilo o članstvu potrebno imeti in se izkazati s člansko izkaznico.

Ker je naš OO ZM aktiven imamo zaradi naše aktivnosti in ponudbe članstvu tudi

nekaj novih vstopov v sindikat. Veseli smo, da nam članstvo zaupa in v tej smeri in podobnim tempom se bomo trudili še naprej. V tem letu smo tudi aktivno sodelovali pri ureditvi naših prostorov v Dobovi, Sevnici in Zidanem Mostu. Ker imamo med nami tudi strojno osebje, ki dela na parni vleki smo se vključili v pripravo in prenovu starih prostorov v kurilnici Šiška - Železniški muzej. Prostori so že obnovljeni. Sledijo samo še zaključni detajli glede opreme in kmalu bodo predani v uporabo. Tukaj se moram javno zahvaliti za pomoč pri realizaciji projekta direktorju SŽ-VIT d. o. o. g. Dušanu Žičkarju, našemu sekretarju in predsedniku sveta delavcev g. Silvu Berdajsu, šefu Vleke g. Boštjanu Miklavčiču, koordinatorju DE Ljubljana g. Dragu Fonu, g. Andreju Radežu in g. Janiju Zamudi. S skupnimi močmi in sodelovanjem je v tem letu uresničenih veliko projektov v dobro našega članstva.

Želim si, da bomo tudi v bodoče tako produktivni, čeprav se zavedam, da ne gre vedno vse takoj, ko si to zaželimo. S strpnostjo in razumevanjem pa je in bo možno uresničiti vse zadane cilje tudi v bodoče.

Stanko Lazar



Glasbena reportaža iz daljnega severa

Robert Majd – strojevodja in basist stockholmske rock skupine Captain Black Beard ...

Na svojem potepanju po prestolnici Švedske Stockholmu sem imel priložnost spregovoriti tudi z Danielovim bratom Robertom, ki je ravno tako strojevodja in vozi pri podjetju Arlanda Express, ki povezuje mednarodno letališče Arlanda s centrom Stockholma. Obenem je tudi basist priznane švedske rock skupine Captain Black Beard (ja, kdo vam je kriv, če pač mislite, da ste poznavalec skandinavske rock scene, hehe;-)). Tako smo se s fanti dobili na njihovih rednih vajah, ki jih imajo v centru Stockholma in beseda je dala besedo, še posebej ko sem, sicer malo nerodno, z Robertovo bas kitaro odigral legendarni akord rock klasike Smoke on the water skupine Deep Purple. Potem sem bil njihov in Robert bi skoraj izgubil »službo«, no, v skupini bi vsekakor ostal Robert, tako ali drugače, hahaha ...

Skupino Captain Black Beard sestavljajo Robert Majd na basu, Sakaria Björklund kot pevec in kitarist, Victor Högberg na bobnih in Christian Ek na ritem kitari.

Na Švedskem so zelo popularni, saj igrajo neko verzijo malo tršega melodičnega rocka, kar gre Skandinavcem perfektno od instrumentov. Njihova glasba ima (tako kot vsa glasba iz tistega prostora) neko sporočilo in ni samo blebetanje tja v tri dni. Resnično, ko začnejo »žgati«, se po prostoru razširi energija, ki jo dobesečno začutiš v telesu (pa ne samo zaradi glasnosti, hahaha..). Ko sva imela nekaj minut, sva oba Roberta sedla v bolj miren kot sobe za vajo in zaupal mi je nekaj besed in dejstev o sebi in skupini Captain Black Beard ...

Robert, nekaj besed o sebi ...

No, kot veš, sem mlajši Danielov brat



Robert – Slovenija

in sem tako kot on strojevodja. Le voziva za drugi podjetji. Jaz sem zaposlen pri podjetju Arlanda Express. Povezujemo mednarodno letališče Arlanda s centrom Stockholma. Delo je dinamično, saj vozimo po novi progi, ki dovoljuje hitrosti do 200 kilometrov na uro. Delovnik je različen, saj ga lahko predhodno izbiramo. Meni odgovarja jutranji delovnik, tako da imam popoldne čas za vaje s skupino. Sedaj vozim šest let in pol. Pri vajah sem seveda pazljiv kar se stanja ušes tiče, saj bi drugače hitro oglušel, hahaha.. Imel sem občutek, da me hočeš vprašati prav to. (in prav je imel – op. avtorja)

In aktivnosti v skupini Captain Black Beard?

V skupini igram bas kitaro, skupaj smo že kar nekaj let, za sabo imamo dva albuma, tretji je v pripravi. Glasbo pripravljamo skupaj, čeprav vseeno večino idej prispevava s kitaristom Sakariom. Ideje same se pojavijo vsepovsod. Lahko med spanjem (hahaha), tekom, celo med vožnjo vlaka je nastalo nekaj idej, ki so bile uglasbene. Skratka, terena za ideje ne zmanjka. In za realizacijo tudi ne. Kot vidiš, imamo prostor za vaje skoraj na elitni lokaciji sredi Stockholma. To nam omogoča država, ker nam sofinancira dejavnost, ki jo opravljamo. Od mesta smo dobili prostor v zgrad-



Captain Black Beard – od leve proti desni – Sakaria Björklund, Victor Högberg, Robert Majd, moja malenkost in Christian Ek

bi, kjer je tudi snemalni studio, tako da je ta del tudi pokrit. Prostor delimo še z eno skupino, a imamo razpored dogovorjen in ni težav.

Sofinanciranje s strani države?!

Seveda. To je pri nas nekaj povsem normalnega. Ko ustanoviš glasbeno skupino, zaprosiš Ministrstvo za kulturo za denarna sredstva in delovanje in ti jih odobrijo. Ravno tako sofinancirajo izdajo albumov in sponzorirajo prostor za vaje skupaj z mestom. Pri vas tega ne poznate?!!!! (In kaj bi lahko rekel? Bil sem modro tiho ... op. avtorja)

Torej, Robert, Skandinavci, na splošno, ste znani po odlični rock glasbi, močni ste tako v instrumentalnem delu kot v besedilih, ki so dostikrat zelo ostro socialno usmerjena. Od kot ta navdih?

Vprašanje je res zanimivo, saj pri nas ni občutiti tako velikih socialnih pretresov kot v drugih delih Evrope. Morda moramo ravno zato opozarjati na to. Dati podporo ostalemu delu skupne domovine. Morda je vzrok tudi v tem, da so pri nas dooooolge zime in ko človek nima kaj početi, vzame v roko kitaro in ustvarjenje se začne samo od sebe ... Res ne vem. Nikdar nisem razmišljal o tem. Glasba govori svoje ...

Ti si imel tudi svojo skupino, imenovano Alpha attack, s katero ste izdali album First strike. Ta pa je bil čista energija, od začetka do konca. Rock & roll v pravem,

ostrem pomenu besede.

Res je. Alpha attack so bili neke vrste eksperiment, ki smo ga naredili v času odsotnosti našega glavnega kitarista Sakaria, ki se je klatil po svetu, hahaha ... Tam sem sicer igral kitaro in se preizkusil kot pevec. Izdali smo en album, ker za kaj več preprosto nismo imeli časa. Je pa bil album First strike glasbeno zelo, kot si dejal, »oster«, saj smo res odigrali trdi rock, zelo hiter in obenem zelo melodičen.

No, meni je resnično všeč in dostikrat pristane v CD predvalniku mojega avta, saj sosodje verjetno ne bi preživeli, hahaha ... Kaj pa načrti s Captain Black Beard?

V bližnji prihodnosti se odpravljamo v Veliko Britanijo, kjer bomo predskupina legendarnim Nazareth, čaka pa nas tudi kup nastopov v rodni Švedski. Morda pri- demo tudi v Slovenijo. To bi bila čudovita



Robert – Švedska

izkušnja, saj mi je brat Daniel vašo deželo opisal kot mali raj pod soncem. Jaz Slovenije žal še nisem obiskal, a se nikoli ne ve ... In potem se vidimo na »špilu«. Za konec bi pozdravil moje kolege strojevodje v Sloveniji. Morda tudi oni igrajo kakšne inštrumente in imajo glasbene skupine. To je namreč čudovita sprostitelj po naporni službi ...

Tako, potem sem z njimi odigral še nekaj akordov in vsesplošno znano With or without you od irskih U2, posadili so me za bobne, hvala bogu mi peti ni bilo treba, čeprav je kitarist Christian dobival neke čudne fiksne ideje, hahahaha ..., skratka, postal sem peti član odličnih Captain Black Beard iz Stockholma na Švedskem, pri katerih na basovskih strunah »raztura« eden od nas. Naše vrste. Strojvodja. Potem sva bila dva ... Fantastična izkušnja. **Rock on!!!!**

Robert Zakrajšek



Nova železniška postaja na Dunaju



Ker je radovednost gonilo napredka sem svojo odšel potešit na, še do nedavnega, gradbišče nove glavne železniške postaje na Dunaju. Ko sem jo obiskal pred dvema letoma, je bila eno samo gradbišče. In ... imel sem kaj videti. Napovedana otvoritev je potekala po planu in ljudje so se drenjali pred trgovinami, lokali ali preprosto pohajkovali po treh (ja ... treh) ogromnih etažah tega megalomanskega objekta. Nad vsem tem vrvežem pa se nahajajo peroni in tiri, nekateri so še v zadnji gradbeni fazi. Urejajo se še predvsem dostopi na nekatere perone. Tako bo postaja pripravljena za sprejem načrtovanih 1000 vlakov dnevno ob uveljavitvi novega voznega reda v decembru ter

ačrtovanih 140 000 potnikov dnevno ... Ko doživiš 109 hektarjev površin v živo še nekaj časa ne moreš zapreti ust. Podatki, ki so navedeni, enostavno jemljejo dih. Tukaj je:

- 100 km tirov
- 14 blagajn z osebjem
- 22 avtomatov za prodajo vozovnic
- 3 informacijski biroji
- 90 trgovin in gostinskih obratov
- 5 pokritih in zaprtih steklenih čakalnic na peronih
- 14 dvigal
- 29 tekočih stopnic
- 1150 mest za kolesa pod streho
- 3 garaže za motorna kolesa
- garažna hiša s 600 parkirnimi mesti

...in še bi se kaj našlo. Kot zanimivost me je presenetil podatek, da je v strehi in njeni konstrukciji postaje vgrajeno toliko železa, kot ga je v Eifflovem stolpu v Parizu.

Z načrtovanjem so začeli leta 2003 in v vseh teh letih so uspeli narediti eno najlepših in modernih postaj v Evropi. V neposredni bližini so zgradili novo poslovno stavbo ÖBB – ter novo stanovanjsko sosesko. Skratka ... občudovanja vreden projekt, ki je v sklepni fazi.

Vse to kaže odnos države do železnice, ki bi moral biti primer vlaganja v javni železniški prevoz. In Avstrija lahko nastavi ogledalo vsem Evropskim državam v tem kontekstu.



Za konec le še retorično vprašanje; kje, za vraga, se v tej zgodbi lahko najdemo mi? Odgovorite si sami ...

Tekst in fotografije: Aleš Jordan



Doma je najlepše, a tudi drugje ni slabo ... Stockholm

Včasih človeka zagrabi. Dobesedno. Da bi nekam »zgasnil« za nekaj dni in da to ne bi bil ravno kakšen vseslovenski turistični domet, katere reklamirajo v naših turističnih agencijah in kjer te prav po turistično zapakirajo nekam in dajo umetni občutek, da si videl nekaj. No ja ... Včasih je bolje iti v lastni režiji. Pravzaprav je vedno tako, saj potem vidiš tisto, kar ti agencije ne pokažejo. Vidiš pogled domačinov na stvari v njihovem mestu, regiji, deželi, skratka, za nekaj dni se preleviš v domačina.

Pred leti je nanese, da sem v Kopru na potniški postaji spoznal Daniela Majda, strojevodjo iz Stockholma, o katerem smo že prebrali kup reči v eni prejšnjih številk Budnika. Po tistem je bil še kar nekajkrat v Sloveniji, saj dosti potuje po naših koncih in fotografira vlake. In vedno me je povabil, naj pridem kdaj k njemu na obisk v Stockholm. Pa sva se z »našo« letos odločila da greva. In sva šla.

Po strahotni nevihti sredi noči iz Ljubljane v Zagreb, z letalom v Bruselj in prestop na letalo za Stockholm. Ko sva v Bruslju prestopila prag letala za Stockholm sva se zavedala, da sva sedaj na povsem tujem terenu. Jezik, ki so ga govorili okoli naju je bil neka čudna mešanica momljanja s požirkom vode v ustih. Dobri so, da se vsaj med sabo razumejo! Polet je bil čudovit, pristanek na stezi letališča Bromma, ki je ravno prav dolga za letala tega tipa oz. celo malenkost prekratka, pa pravo adrenalinsko doživetje. A smo se ustavili pred gmajno, hahahaha ... In sedaj gremo v mesto oz. med Švede. Če ste pristaš »all inclusive« variant in turističnih agencij, potem vam verjetno od tu dalje ne bo vse jasno. Če pa ste avanturist, potem gremo naprej. Ponujam vam Stockholm skozi oči domačinov.

Najprej – koliko ljudi živi v mestu, kako veliko je ... Ni pomembno. Podnevi jih je tam malo več, ponoči malo manj, velikost je relativna, ker je vse naokrog ogromno vode oz. vodnih kanalov. Bolj zanimiv je podatek, da je celotno mesto zgrajeno na trdnem skalnatem terenu, v katerega intenzivno gradijo vse vrste zgradb, pre-

voznih poti ..., skratka, kakorkoli pogledaš, ustvarjajo. Pa imajo zelo težke pogoje. Ne pa kot pri nas – od sedmih do treh, ena »karjola«, dve lopati in nikjer nikogar ... Zanimivi so potresi, ki zadenejo mesto. Da se je nekaj zgodilo, ljudje vidijo po rahlih valovih na vodi in morda po izpadu električne napetosti, če se že zgodi. Mesto je dobesedno varno pred njimi.

V mestu je ogromno predvsem treh stva-

Stockholmu lahko izbirate med tramvajem, metrojem, avtobusi, vodnimi taksiji oz. lad-jicami, ki vozijo kot mestni vodni avtobusi na krožnih linijah. Ena od možnosti je tudi uporaba cestnega taksija, ki pa jo tooooo-oplo odsvetujem, če pa jo že uporabite, obvezno skrbno pogledajte na nalepko, ki jo mora vsak taksi imeti na steklu in kjer je napisana cena prevoza. Po švedskem zakonu lahko namreč taksist postavi ka-



ri – vodnjakov, levov in kraljev. Vodnjaki so prečudoviti, prave umetnine in jih je dejansko veliko. Prav tako je z levi. Levi oz. njihove podobe v kipih stojijo vsepovsod. Od velikih do majhnih, od nevarnih do prav prisrčno prijaznih, prav vsi pa varujejo mesto, njegove prebivalce in kraljevo družino. Pa nimajo veliko dela, saj je tam bolj malo »gužve«, vikingi so pa tudi na dopustu. No, kralji so prav posebno poglavje. Toliko njihovih kipov je po vsem mestu, da je vsak verjetno vladal dan ali dva, pa so ga potem odpustili kot tehnološki višek in zaposlili novega. Vsaj zglada tako, ker jih je dejansko kot listja in trave.

Gremo naprej. No, če želite naprej je najbolje uporabiti javni prevoz. Ta je izdelan v »nulo«, tako kot v vseh prestolnicah, razen v najlepšem mestu na svetu, moji rodni Ljubljani. Pri nas ne velja nič. In kot »žabar« z vso pravico napišem to! V

kšno noro ceno v stilu 1000 evrov in vam jo potem celo z vso pravico zaračuna. In potegnili boste kratko, kajti v prekršku ste vi in ne taksist. Torej – stran od taksijev!

Seveda se spodobi, da rečemo besedo dve o najinih gostitelji. Vsi ljudje tam zgoraj so neverjetno prijazni. Takšna sta bila tudi najina gostitelja. Daniel in njegova Paula. Dali bi ti dobesedno vse. In ko vidijo, da si turist, se potrudijo, ti razložijo stvari, pomagajo ... skratka, ljudje so ena A, prva liga. Tudi, ko ga nehote »poserješ«, se vse reši z nasmehom. Meni se je pripetilo, da sem v obilici različnih bankovcev, ki sem jih imel pri sebi, v trgovini namesto s švedskimi kronami plačal s hrvaškimi kunami, ker so bankovci na hitro zelo podobni. Prodajalec je sicer nekaj časa čudno gledal kaj sem mu dal, a ko je videl da sva tujca, smo z nasmehom rešili nastalo zagato. Na splošno nikjer nisva

imela težav. Vsi govorijo angleško, tako da ni bilo panike. Je pa potrebno biti pazljiv pri eni zadevi, kjer pa sicer uglajeni Švedi zelo radi grdo pogledajo. Tekoče stopnice v in iz metroja. Če boste kdaj tam, se za božjo voljo držite – in to strogo – desne strani, razen če se vam mudi. Leva stran je rezervirana za »ta hitre« in bog varuj, da narediš »prometni« zastoj. Tega niti tujcu ne oprostijo. No, sem jih pa opozoril na neko zelo pomembno zadevo in sicer na mestni tržnici, ki je mimogrede fenomenalna. Torej, v trgovini, kjer so prodajali vina iz vseh evropskih dežel, sem povprašal po vinu iz Slovenije. Prodajalec se je takoj zakopal v police a mi potem v zadregi povedal, da ga nimajo v ponudbi. Ko sem ga poučil o kvaliteti slovenskih vin, si je možakar podatek zapisal in dejal, da ga bodo naročili. Tako se dela! Bilo mu je oproščeno, hahahaha ...

Ko smo ravno pri pijači ... Obstaja zadeva, ki mi nikoli ne bo jasna, pa bom razložil kar po domače. Koliko časa Švedi »zabijejo« o debati o pijači, kje se jo da dobiti, kako se ga napiti čez vikend, kako zvariti doma kakšno dobro zadevo ... Pijača, pijača, pijača ... Mislim, namesto, da bi razmišljali, kako se imeti lepo na kakšen drug način (saj razumete, ne?;-)) ... Ne, oni razmišljajo, kako se ga »nažokati«. Obstajajo tako imenovani »buzz cruise« potovalni programi, ki seveda ne ponujajo potovanja, ampak vožnjo z ladjo, na kateri je smisel »pijanka«. V eno smer, v drugo smer, samo dal, kolikor ga denarnice nesejo. Potem mi je bilo lažje dojeti, zakaj je bilo letalo zjutraj iz Stockholma v Bruselj



dobesedno zatrpáno samo z domačini. V Bruslju je namreč potekal »beer vikend«, degustacija (v velikih količinah, hahaha ...) ogromno vrst piva. In take zadeve Skandinavci obiskujejo množično. So pa pri teh pivskih zadevah dejansko posrečeni. V navadnih trgovinah dobiš pivo z maksimalno vsebnostjo alkohola 3,5%. Obstajajo pa trgovine v lasti države, kjer se prodaja »regularna« roba, no, za naše razumevanje, ki pa je tudi temu primerno dražja. In sedaj hec. Če si star 18 let, greš lahko v bar na pivo, da pa ga kupiš v trgovini in neseš domov, jih moraš imeti 21, hahahaha ... Razumi, kdor more. Morate pa biti pozorni na eno zelo pomembno zadevo. Pitje iz pločevink na ulici je z zakonom strogo prepovedano in policije prav nič ne zanima, da ste tujec. Če ste tam, morate

ta zakon poznati. Zato previdno ... No, seveda ni vse tako motno pijansko, da ne boste dobili napačnega vtisa. Imajo veliko privatnih pivovarn, ki varijo odlična piva. Sami smo bili v pivovarni Mikkeller, ki je v lasti dveh »modelov« iz Danske. Zanimivost je v tem, da sproti varijo raznorazne okuse piva, vsako vrsto pa imajo v ponudbi kakšen mesec dni in je potem ne morete več dobiti. Nikoli! Ker ne obstaja več ... Moram pa še povedati, da na Švedskem poteka prava mala vojna med dvema pivovarnama in sicer na področju »moči« piva. Sam sem imel priložnost poizkusiti pivo, poimenovano Nuclear Penguin. Nič posebnega, boste morda porekli, bi pa opozoril na neko majhno podrobnost. Imelo je 42 procentov alkohola ... In to menda še ni najmočnejše ... Pijete ga iz »štamperla«, logično, madona bog ... Ta vojna presega vse definicije absurda, je pa stvar principa ...

Pa da malo pustimo pivske posle ob strani, bi omenil še znamenitost, na katero so Švedi zgodovinsko zelo ponosni. Muzej Vassa, kjer se nahaja 500 let stara kraljeva ladja Vassa, ki je sicer na prvi plovbi že po kilometru neslavno potonila, ker je imela previsoko težišče. Je pa bila impozantna lepota. Pravi ladijski dragulj. Še danes je ogromna in čudovita, čeprav zgleda kot iz filma Pirati iz Karibov. 500 let na morskem dnu pač naredi svoje. Švedi so upravičeno ponosni, ker so jo uspeli rešiti in ohraniti. V muzeju sicer stoji v kontrolirani atmosferi, povsem ločeni od zunanjih vplivov in svetlobe in prav zato naredi še večji vtis. Je ogromna! In je čudovita!





Zadeva, ki me je resnično impresionirala, pa sta športni dvorani Ericsson Globe in Arena Globe. Hej, ostal sem brez besed. Kaj tako ogromnega še v življenju nisem videl. In mi se tukaj prepiramo in »preklamo« okrog nekaj Stožic, ki so v primerjavi z njima navadna lopa. Ej, ubogi Slovenčki, ki ne vidimo čez tisti mali plot, ki nas omejuje ... Ni vredno komentarja. V glavnem – Ericsson Globe in Arena Globe sta športna objekta, vredna tega imena ...

Pa še dve stvari sta me spravili v smeh. Med sprehodom po glavni turistični ulici zagledamo ... ne moreš verjeti – šibicari!!!! Saj poznate tisto »nategovanje« naivnežev s kocko in tremi lončki. Pod katerim lončkom je kocka? Daniel me vpraša, če sem že



kdaj videl to. Med smehom mu razložim, da ne samo da sem že videl to, ampak, da smo Balkanci izumili to in izvozili v svet, hahahaha ...

Druga zadeva pa so bile predvolilne predstavitve za volitve, ki so se ravno takrat pripravljale na Švedskem. Pa je nanoslo, da so imeli »štante« čisto blizu najinega hotela. In to vse stranke, brez izjeme. In med njimi ni bilo sovražnega rivalstva, ampak so prav prijetno sodelovali. Tako sva večkrat spregovorila z njimi glede aktualnih zadev, ki jih mesto in država potrebujejo. No, največji trenutni problem Stockholma je obvoznica mimo mesta. Sedaj ves promet iz severa na jug in obratno poteka skozi mesto, ker druge možnosti pač ni.

Obvoznica bi menda rešila vse. In sedaj so eni za, drugi proti ... Kot bi bil doma, hahahaha ... So pa bili resnično zelo zanimivi. Čeprav sva bila turista so si vzeli čas in nama razložili vse. Postali smo kar domači. Kar pa je bilo vsaj meni zelo smešno, je bilo to, da doma ves čas poslušam o predvolilnih bombončkih. Tu pa so jih dobesečno delili v škatlicah z oznakami strank. In bili so preklemano okusni. Kdo ve, če bodo tudi po volitvah tako dišali, hahaha ...

Tako, predstavil sem vam Švedsko, kot jo vidijo Švedi, kot jo vidita najina gostitelja Daniel in Paula. Pošteno, direktno, neobremenjeno. Taki so. In zlahka bi se privadil na življenje tam gori. Stvari delujejo. Na preprost skandinavski način ...

No, žal se je obisk in raziskovanje Stockholma prehitro končalo. Na poti nazaj sva si vzela še nekaj ur za obisk Bruslja, ki pa v primerjavi s Stockholmom razočara na celi črti. Kot primerjava nobel gostilne in beznice. Kdo je kdo, ni potrebno posebej omenjati ... Pa še tistega »poscanega pamža«, Manneken Pisa sva iskala dobesedno s policijo, hahaha ... Pač ga ni bilo tam, kjer bi po načrtu moral biti. In ker je bila policijska postaja ravno pri roki ... Naj bodo za kaj koristni;-). Samo v eni stvari Bruselj prekaša Stockholm. V kavi! Te pa Švedi ne znajo in ne znajo skuhati ...

No, ampak svet je vseeno lep, verjemite ...

Robert Zakrajšek

Po tirih v Upssalo in nazaj – test Siemensovega Vectrona ...

No, seveda sem obisk na Švedskem izkoristil tudi za bolj »službene« zadeve. Z Danielom sva se dogovorila, da greva na vožnjo iz Stockholma v Upssalo in nazaj. Na lokomotivi seveda. In tako sva se tisti dan naslikala na glavni železniški postaji v Stockholmu. Čakala sva na vlak 7070, ki je prihajal iz Göteborga in bil namenjen v mesto Upssala, ki je približno 40 minut oddaljeno od Stockholma. Pri hitrosti 160 km/h seveda. Dogovor je bil tak, da z Danielom zamenjava njegovega kolega

in odpeljeva preostanek poti. A ker nesreča nikoli ne počiva, se je ravno tisti dan na lokomotivi naslikal njihov šef in lastnik podjetja Skandinaviska Jernbanor (Stare Švedske železnice), gospod Mikael Sundin, ki ravno tako aktivno vozi. Kasneje se je to sicer izkazalo za dobro stvar, saj smo predebatirali kar nekaj zadev, pa še ves navdušen je bil, da je srečal stanovskega kolega iz dežele »tam doli nekje«. No, jaz sem imel sicer več organizacijskih težav s tem, kako mu dopovedati, da če sem že na

lokomotivi, no, da bi pa morda lahko ..., saj veste, odpeljal kakšen meter. Sicer sem imel občutek, da mu ideja v startu ni bila ravno všeč, a ker mi običajno »goflja« dobro teče, smo potem zadevo izpogajali, tako, da do tega še pridemo.

Iz Stockholma smo krenili po voznem redu. Na čelu vlaka je bil Siemensov Vectron. Par besed o tem zelo zanimivem stroju. Vectron je večnamenska lokomotiva in je naslednik družine Eurosprinter. Na voljo je v regionalni potniški izvedenki in

srednje teži tovorni izvedenki moči 5200 kW in pa v verziji za težke tovarne vlake, kjer ima moč 6400 kW. Standardno je zgrajena za hitrosti do 160 km/h, mogoče pa jo je nadgraditi za hitrost 200 km/h. Naša lokomotiva je bila dvosistemska in sicer za sistema napetosti 25 kV in 16 kV. Sam upravljalni pult je zelo podoben naši »Živi«, tako da s privajanjem ni bilo nobenih težav. Roke so avtomatsko našle tisto, kar so iskale in rabile v določenem trenutku za upravljanje.

Upssala. Premik, ki ga je opravil lastnik osebno, nekaj fotografij in čas za odhod vlaka 7073 nazaj v Stockholm. In potem čez nekaj minut, ko smo zapustili Upssalo in prišli na odprto progo, Mikaelu vendarle »šine«, da je čas za spremembo za upravljalnim pultom. Končno je Vectron v mojih rokah!! Nastavitev sedeža, vprašanje, kakšna je konfiguracija proge pred nami (»šnel kurs« ogled proge, hahaha), ročica za pospeševanje do konca in čudovitih 160 km/h je bilo doseženih zelo hitro. Vectron se pri tej hitrosti obnaša zelo mirno. Ni sunkov, ne bočnih ne vertikalnih, je pa dejstvo, da je, no recimo tako bolj prizanesljivo do naše infrastrukture, proga rahlo drugačna od naših. Kdo bi si to mislil, ne? Trasa je zelo dobro vzdrževana in prav kliče po visoki hitrosti. Upravljanje Vectrona je, kot sem že dejal, zelo podobno naši »Živi«, le da ima namesto štirih samo tri upravljalne ročice. Vlečna sila in elektrodinamično zaviranje se upravljata tako kot na Desiroju – naprej pospeševanje, nazaj zaviranje. Mikael je pristaš stare šole in sovraži vožnjo s tempomatom, tako da sem ga tudi jaz, hočeš nočeš, »žgal« na manual varianto. Avtostop naprave tudi nima, ker jih na Švedskem ne poznajo.



Imajo pa neko čudno napravo, katere še danes ne razumem, pa čeprav sta mi jo Daniel in Mikael razložila trikrat. Preprosto ni logična in v opis se raje ne bom spuščal, ker tako nimam pojma, kaj naj napišem. Ravno tako mi je bila nelogična njihova signalizacija. Bog pomagaj! Pri 160 km/h sem si želel samo to, da bom pred sabo zagledal eno zeleno in pod njo eno belo luč. To je normalno. Vse ostalo je čudnaško, vsaj za moje pojme! Ena zelena – prosto, dve zeleni – naslednji signal lahko kaže »stoj«, ni pa nujno (?!), tri zelene – naslednji signal kaže »stoj« ... Sedaj pa bodi pameten. In signali si lahko sledijo na 100 metrov! Pri uvozu v Stockholm se lahko zgodi, da dobesedno gledaš predhodnika v »rit«. Je pa bil zelo dober občutek, ko sem pri vzporedni vožnji za šalo prehitel lokalne potniške vlake. In ko sem jim še potrobil, se je to pregovorno zadržanim Švedom zdelo zelo simpatično. Pri nas pač počnemo tako, kaj češ ... Sem pa

od lastnika podjetja Mikaela dobil kompliment, da zelo dobro vozim, glede na to, da sem prvič na tem tipu lokomotive in pa na popolnoma neznani progi. No, če upoštevam, da že polnih 26 let vozim sem in tja po železni cesti, to niti ni bil nek nov podatek zame. Se mi je pa vseeno kar malo dobro zazdelo.

No, bližal se je Stockholm in konec mojega testiranja Vectrona. Skratka, lokomotiva je fenomenalna, funkcionalna za upravljanje, z dobrimi pospeški in pojemki, v glavnem stroj za uživanje v visokih hitrostih. Upam, da mi še kdaj pride v roke ...

Na tem mestu bi se še zahvalil gospodu Mikaelu Sundinu, lastniku podjetja Skandinaviska Jernbanor in mojemu prijatelju Danielu, ki med drugim vozi tudi za Skandinavisko (švedska zakonodaja omogoča delo pri več podjetjih), da sta mi omogočila to testno vožnjo in obilo adrenalinskih občutkov ob njej.

Robert Zakrajšek



IZLET OO LJUBLJANA

Gnezdo, sol in kristali ...

Letos smo se ljubljanski strojevodje odločili, da gremo nekam visoko. Vedno smo bili tam spodaj, letos pa so se ambicije preselile tja gor. In smo šli. Tja gor, nekaj nad 1800 metrov, streljaj čez avstrijsko – nemško »mejo« in parkirali naš avtobus v majhnem, a prekleto simpatičnem mestecu Berchtesgaden. Dobro, ta podatek morda ne pove ne vem kaj. Pa je zanimiv, o verjemite da je. Sedaj bom počasi prešel k bistvu in čas je, da se udobno namestite in se podate z mano in družino v višave. Lahko pa tudi ne, kajti kot slišim, menda vsem moje pisanje ni najbolj všeč in je preveč amatersko. Hehehe, komu mar? Meni še najmanj. Družina, vsi na Manov avtobus in na 1800 plus metrov! Gremo na rezidenco Dolfeta Nemškega, tako imenovano Orlovo gnezdo!



Po opravljenih procedurah smo se na-ložili v nekaj avtobusov in tu nas je čakalo prvo presenečenje. Predstavitev in podatki po ozvočenju v avtobusu so bili v slovenščini. Kdo bi si to mislil? Pa je bilo čisto res! Po prvem »šoku« sledi drugi. Avtobus dobesedno vzame zalet in se zapodi v ..., ja, bilo je presneto strmo, a hudič je grizel, da je bilo veselje. Kasneje izvemo, da so avtobusi izdelani posebej za to cesto in imajo predelane motorje, saj običajni ne bi zvozili niti prvega ovinka. Po adrenalinskih ovinkih, kjer ti pol riti visi nad prepadom, pol pa pogojno nad cesto, prispemo na vrh. Zrak

je gorski. Več ne rabim povedat. Dvig za zadnjih 100 in nekaj metrov z dvigalom, ki ga je menda uporabljal tudi Dolfe Nemški in na vrhu smo. Sama rezidenca ni ne vem kaj, ime ima menda po gnezdišču orlov, a še ti za pristanek tukaj potrebujejo radar in zemeljsko kontrolo, tako čuden teren je tu gori. Drugače pa je razgled ... Ni za opisat. V daljavi Salzburg, levo, desno neverjetni pogledi na planine. Trume turistov, ki jih v času Dolfeta Nemškega verjetno ni bilo ... Ja, skratka, tu gori je povsem drug svet, globalnost povezana s preteklostjo. Zanimiva in obenem čudna mešanica vsega. Je pa bilo tam gor nekaj posebnega, vsaj za tisti letni čas. Sneeeeeeeeg ... Ni minila minuta in stal je sneženi mož. Hehehe, smo pač otročji. Skupine moških ne smeš nikoli pustiti brez nadzora, hahahaha ...

Naša čudovito simpatična vodička Meri je to zelo dobro vedela in tako smo imeli čast na 1800 plus metrih spiti kavo v njeni družbi (no, Meri je pila kavo, mi pa sicer pivo, ampak pravi kavalirji nikoli ne izdajo podrobnosti, hehe ...). Po naužitju gorskega zraka je bil čas za kontrast. Podali smo se v podzemlje!

Ti kraji so znani po rudnikih soli. Teh je vsepovsod, kolikor si jih želite. Sol je tu doma, samo kramp in voljo potrebujete. Tako smo se podali na ogled rudnika soli, kar nekaj metrov proti srcu naše matere Zemlje. Tam so nam razložili vso tehnologijo pridelave soli iz zemeljske skorje. Zadeva je kar kompleksna in tehnološko vse prej kot preprosta. A deluje. In to je pomembno. Spremljevalni pojav pri kopanju v zemljo so minerali in poldragi kamni. Tudi teh je v »solnih« krajih v izobilju. Vseh vrst. A osredotočil se bom samo na enega. Tistega, ki me najbolj privlači. Rozenkvarc.



Rozenkvarc je prav poseben kristal, v svetu poznavalcev kristalov zelo čislán. Po mitologiji naj bi nastal, ko je Adonisa napadel bog vojne, maskiran v vepra. Boginja Afrodita ga je poskušala rešiti in se pri tem zapletla v bodeče, trnovo grmovje. Njuna pomešana kri je vso kamenje obarvala v prosojno roza barvo in nastal je prvi rozenkvarc. Vrhovnega boga Zeusa se je dogodek čustveno dotaknil in usmilil se ju je, ter ju vsako leto oživil za pol leta. Zato je kristal rozenkvarc postal simbol iskrene in večne ljubezni. Jaz sem izbral svojega in ga podaril njej, ki mi pomeni vse. Moji Afroditi. Ste ga tudi vi vzeli za svoje najdražje? No, vsak ima svoj pristop ...

Po obilici soli in višinskega zraka iz sveta orlov (ki se ga je menda Dolfe Nemški zelo bal, saj je imel vtroglavico ...) smo se podprli še z eno znamenitostjo teh krajev. Okusnim golažem. Pa vrček se je tudi prilegel poleg. Dobro, da nas je naš dobri angel v obliki vodičke Meri imel stalno na očeh, hahahaha ... No, no, saj ni bilo tako hudo, bili smo čisto prijazni mucki, hehehe ...

Pot nazaj je potekala kot pot nazaj. Kaj povedati? Bilo je super. Cel dan je bil dan, ki se ga je splačalo doživeti. Gorski zrak, skrivnosti podzemlja, izbrana darila za naše najlepše, če ste le znali izbrati, simpatična vodička Meri ... Kogar ni bilo tam ... Ga pač ni bilo. Kaj naj zdaj? Mi smo bili ...

Robert Zakrajšek

24-O Srečanje SSSLO »V zalivu« na Mostu na Soči

Kot vsako leto je bilo tudi letos izpeljana srečanje SSSLO, že 24-to po vrsti. Za pripravo srečanja je bil na vrsti območni odbor Nova Gorica. Čeprav sem član območnega odbora Divača sem pred tremi leti spet »pristal« v Novi Gorici, kadrovske potrebe pač ... tako so dejali vodilni ... Pustimo. Nič zato, prav tako sem zadovoljen, saj sem tu davnega leta 1984 tudi začel svojo železniško pot. Predsedniku OO Nova Gorica sem obljubil, da sem mu na njegovo željo ob 24-em srečanju pripravljen pomagati. Zato tudi zdaj zaključujem še zadnjo nalogo, in sicer članek OO Nova Gorica o tem nepozabnem srečanju. Odbor je ugibal kam, kje, kako, za koliko, in tako dalje. Na pobudo predsednika OO Nova Gorica Dimitrija Muniha je odbor sprejel odločitev, da se srečanje odvija na Mostu na Soči, za kar se je na koncu izkazalo, da je bila prava odločitev.

Vse se je odvijalo »V zalivu« ob jezeru Soče, kot pravijo domačini temu kraju. Ob velikem jezeru ... Ne, ne, to je naša primorska Soča, za katero je že naš rojak, veliki slovenski pesnik Simon Gregorčič, davnega leta 1879 napisal: *Krasna si bistra hči planin, brdka v prirodi si lepoti ...*

Verjamem, da so se tudi obiskovalci srečanja sami prepričali in občudovali lepote te reke in njene okolice ter tudi delček naše



proge – TRANSALPINE. S kolegom Humar Bojanom nama je bilo dodeljeno, da prodajava karte za vožnjo z ladjo Lucija, najbrž zato, ker sva bila mornarja ... Uvodni del srečanja sam nisem videl, so pa ostali povedali, kako se je začelo. Člane in ostale gostujoče je pozdravil predsednik OO Nova Gorica Dimitrij Munihi ter ostalo vodstvo SSSLO s predsednikom Zlatkom Ratejem in sekretarjem Silvotom Berdajsom. Srečanja se je udeležil tudi generalni direktor SŽ Dušan Mes, direktor SŽ VIT Dušan Žičkar, direktor vleke Miklavčič ter delavski direktor Pavlič. Morda so nekateri člani pogrešali častnega predsednika SSSLO Slavka Kmetiča. Pozdravil nas je tudi župan občine Tolmin, Uroš Brežan in predsednik turističnega društva Most na Soči, Rajko Leban. Vse skupaj pa je čez dan povezoval naš veteran Dobrivoj Subič. Pa oprostite mi, če sem koga izpustil.

Srečanja se je po naših podatkih udeležilo 866 obiskovalcev in več kot polovica teh, in sicer 440, se je z ladjo Lucija popeljalo po toku Soče do bližine jezera HE Dobljar.

Muzej prve svetovne vojne si je ogledalo 164 obiskovalcev.

Ogled kulturno-zgodovinskih poti – 21 obiskovalcev.

Pohoda na razgledno točko vrha Senice se je udeležilo 12 pohodnikov.

Kolesarjenja na Široko – 8 kolesarjev.

(Že prej pa je bilo odpovedano veslanje preko jezera Soče, ker se ni prijavila nobena ekipa.)

O raznovrstni hrani in pijači ne bi izgubljal besed. Morda pa gre pohvala našim članom in vinogradnikom Uhelj Bojanu in Lozej Joškotu za dobro domačo kapljico. Gre pa posebej pozdraviti in pohvaliti OO Nova Gorica, ki je naročil 100-kilogramsko torto v obliki dolgega vlaka. Sicer vam bodo pa fotografije povedale vse ostalo. Ob prijetnih zvokih skupine Mambo Kings se je tudi zaplesalo.

Spoštovani člani! Mi smo vam pripravili 24-o srečanje, vi pa presodite, ali smo bili uspešni, ter ali vam je bilo lepo ... Verjemite mi, da je delovni odbor srečanja, ki mu je predsednik Dimitrij Munič zaupal, deloval po najboljših močeh. Na koncu pa bi rad posebej pohvalil samega predsednika OO Nova Gorica, ki si je naložil tako veliko breme, ter nekaj naših sodelavcev iz Mosta na Soči ter okolice, ki so vložili veliko truda in stali predniku vseskozi ob strani. Ter da ne bo



pomote, hvala tudi ostalim članom OO Nova Gorica, ki ste kakorkoli s svojim trudom prispevali pri izvedbi tega srečanja. Hvala vam!

Prihodnje leto se ponovno vidimo, baje nas naslednje leto gostijo naši sosede Gorinji.

Robert Živec

Jesenski izlet OO ZM

Za letošnji izlet smo se odločili, da obiščemo vojašnico v Pivki, vojaški muzej v Pivki in nato se še odpravimo na morje in se prepustimo brezbržnemu plutju po Slovenskih vodah. Vse to smo tudi izpeljali in to v prelepem vremenu tako, da nam je izlet lepo uspel.

V ponedeljek 29.9. zjutraj smo se odpravili na pot proti Pivki. Izleta se nas je udeležilo 34 članic in članov. Več zaradi pomanjkanja osebja skoraj ne bi bilo možno. Ker smo pričakovali na avtocesti zastoje smo se podvzali, da smo bili pravočasno v vojašnici Stanislava Požarja v Pivki. V vojašnici sta nas sprejela poveljnik vojašnice stotnik Jure Ferbežar in dežurni vojašnice poročnik Damir Štemberger. Stotnik nam je razložil par osnovnih podatkov glede same vojašnice poročnik pa nas je nato odpeljal v novo spominsko sobo kjer smo potovali skozi čas razvoja oklepa v Slovenski vojski. Poročnikova razlaga je bila zanimiva in poučna. Mlajši člani, ki niso služili vojaškega roka so bili kr nav-

dušeni nad novimi informacijami, ki so jih izvedeli. Ko smo zaključili v vojašnici smo se razdelili na dve skupine. Ena skupina je

obiskala vojaški muzej in druga je odšla na poligon Gorica na vožnjo s tankom M-84. Ko je bila vožnja zaključena je prva



skupina odšla v muzej, kjer je sledil vojaški pasulj v kantini in nato sta se skupini zamenjali. Vožnja s tankom je bila adrenalin za vsakogar, ki se je odločil za njo. Bilo je tudi nekaj takih, ki niso stopili na tank ☺. Enako je muzej v Pivki ponudil z izjemnimi pridobitvami kot je podmornica, letalo, oklep itd. Prvi del izleta nam je bil zelo zanimiv in poučen. Sledil je odhod v Portorož, kjer smo odpluli z barko lesenjačo in se prepustili mirnemu morju in toplemu jesenskemu soncu. Hrana je bila dobra pijača tudi tako, da nam je čas plutja hitro minil. Povratak domov je bil v doglednih urah in končni zaključek udeležencev je bil, da je izlet upravičil njihovo zaupanje.

Stanko Lazar



Rafting po reki Soči

Bila je sreda, 5. junija, ko smo se z sindikatom strojevodji OO Zidani Most v zgodnjih jutranjih urah odpravili proti Bovcu. Z dvema kombijema smo krenili iz Sevnice, čez Mirnsko dolino po avtocesti do Ljubljane, kjer smo se prvič ustavili in si privoščili toplo kavo, nato pa pot nadaljevali do Vršiča, mimo Bovca in v Čezsočo, v športni center Prijon. Tam smo razpakirali in se namestili, nato pa so nas s kombiji odpeljali na težko pričakovani rafting po reki Soči. Kljub mrzli vodi nas je grelo sonce in adrenalin, ko smo se spuščali po brzicah. Bilo je super.

Po ponovni vrnitvi v kamp nas je nekaj pripravilo šotore, ležišča in igrišče, ostali pa so pripravili odprti ogenj in žar za pripravo kosila. Po kosilu smo se zabavali ob igrah, nekateri pa so izkoristili še preostanek dneva za sprehod po čudoviti okolici. Ob večerih je sledilo druženje ob odprtem ognju.

Naslednji dan nas je v jutranjih urah presenetil rahel dež, vendar smo vseeno nadaljevali z našimi načrti. Po obilnem zajtrku je bil na vrsti Svinjak. Mogočna gora v bližini, slovenski Matterhorn. Nekaj jih je ostalo v kampu, ostali pa smo se s kombiji odpeljali do vznožja gore. Po parih sto metrih se je dež okrepil in malo razredčil



naše vrste, zato smo samo najbolj vztrajni nadaljevali pot do vrha.

Po neutrudnem koraku in nekaj postan-kih smo v dobrih dveh urah le dosegli vrh, kjer je bil razgled veličasten, vsaka kaplja potu se je splačala.

Po spustu nazaj v dolino, nas je v kampu že čakalo kosilo. Po kosilu smo odigrali

nekaj nizov odbojke, nato pa pospravili in se počasi odpravili nazaj proti domu.

Upam da so bila pričakovanja izpolnje-na in da se v ta čudoviti del Slovenije še večkrat vrnemo.

Damjan Pajk

30. KOLESARSKI IZLET STROJEVODIJ LJUBLJANE, DIVAČE IN ZIDANEGA MOSTA

Preprosto izlet po občutku ...

Tako, spet smo prišli do prelomne točke. Tridesete realizacije nečesa, kar je bila stalnica v naši mali družbi. Tridesete »runde« spoznavanja naše domovine in okolice tik ob njej. Bili smo tu in tam, na severu in jugu, na vzhodu in zahodu, kjerkoli smo se pojavili, so nas ljudje sprejeli toplo in prijazno, saj smo vedno širili dobro besedo o strojevodjih, našem podjetju, naši dejavnosti. Skratka, bili smo priljubljeni. Nikdar nikoli med nami ni prišlo do konfliktov, nikoli nismo »sejali« slabe volje širom sveta, tako kot počno nekateri ... Nepozabna zabava v Svetem Tomažu na Goričkem, gurmanski užitki ob gibanici v Beltincih, čudovita družba prelestnih Korošic v Mežici, beg pred dežjem v okolici Kostanjevice, vonj postrvi na žaru v Mostu na Soči, »navpična« Pasja Raven v Polhograjskih dolomitih, obisk čarobne zidanice v Gradišču pri Trebnjem in nepozabni Mirov »kapučino«, odkrivanje »keltskih« korenin na središču Slovenije v Slivni pri Vačah, jutranje kopanje v sanjski

Kolpi pri Adlešičih, »privatiziranje« (beri »rabutanje«) koruze s hrvaške strani, ker so pač imeli lepšo od naše in plavanje z njo na naš breg Kolpe, hahaha ..., prav posebna lepota v Čušperku ... Zgodbe, ki bodo ostale v spominu ...

Zato je bila 30. jubilejna tura popolnoma prepuščena občutkom in smeri »kamor nas nese«. Bila je preprosto stvar trenutnega navdiha. Kamor je šla pot, tja smo šli mi. Tako preprosto je bilo. Bloke, Babno Polje, pot Krpanovega »šverca«, spet jutranji občutek lepote prebujajočega sveta v objemu fantastično hladne vode Bloškega jezera in temu primernih jutranjih meglic ... To je bila pravljica ...

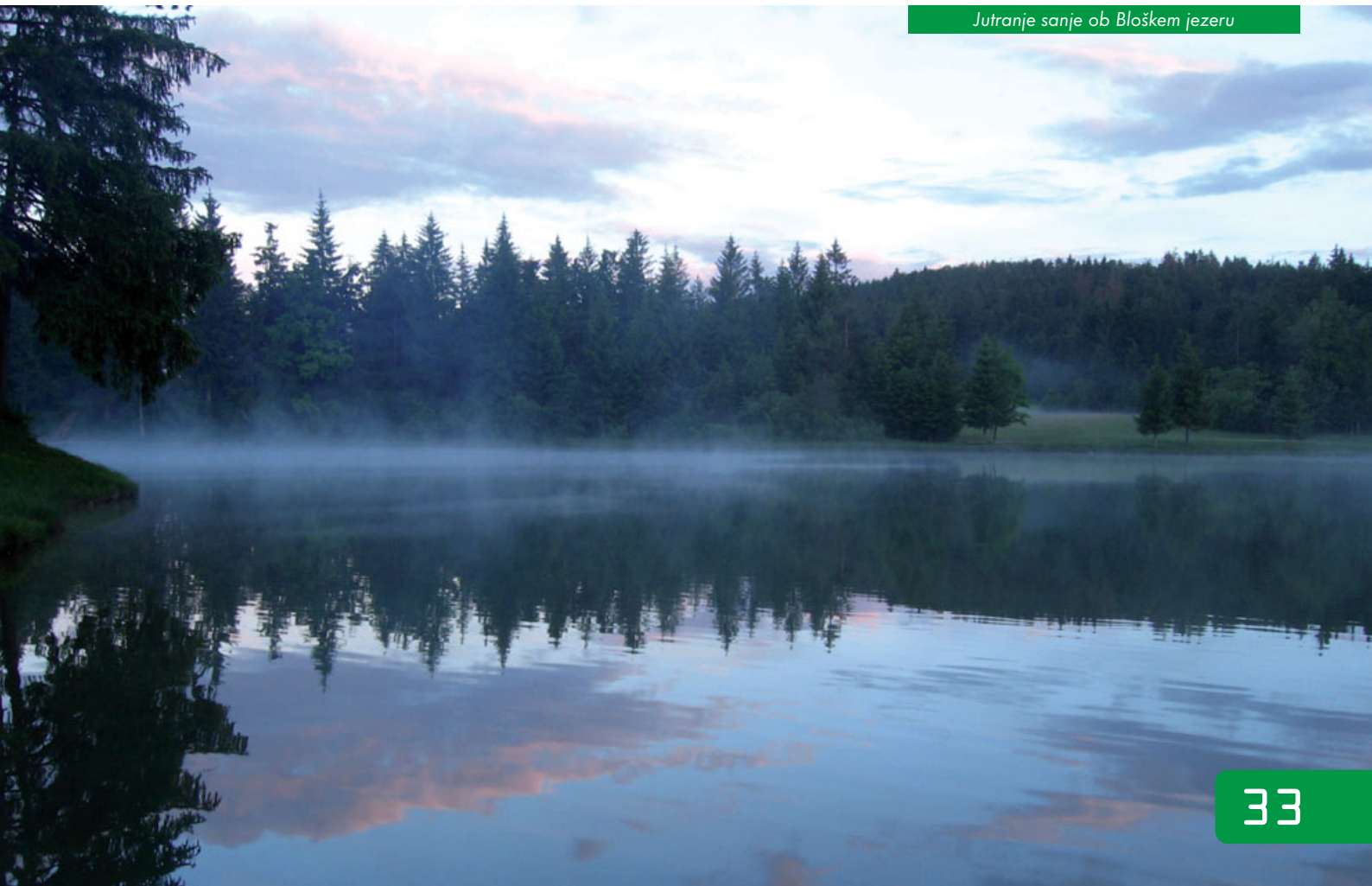
Pravljica, ki smo jo spisali spontano, brez velikih načrtov in dogovarjanj ... In taka je tudi ta reportaža. Ko doživiš nekaj spontano sanjskega, nekaj, kar nisi načrtoval a se je zgodilo. Nekaj, kar ti da občutek, da na svetu nisi samo zato, da bi obstajal, ampak zato, da živiš ... Ste

kdaj doživeli kaj takega? Življenje postane postlano z mavrico in svetlečimi spomini. Življenje postane življenje ... Tako malo je potrebno. Mi smo potrebovali nekaj »seans« širom domovine, vsak na svoj način. Ta čas smo spoznali drug drugega, morda delili tudi kakšne skrivnosti, ki jih drugače nikakor ne bi. Morda ... Kajti tam zunaj je drug svet. In skozi naša potovanja in odkrivanja smo postali del njega. Kdo je zaslužen za to? Vsak na svoj način, kajti vedno smo dihal kot eden. Nekateri potrebujejo kup »team buildingov«, pa so še vedno izgubljeni primeri. Mi smo potrebovali lepoto naše domovine. Tako preprosto je to ...

Trideseti izlet je bil izlet v popolnosti. Kdo je bil prisoten? Mi ... Ne bom se spuščal v nepotrebne opise. Kaj je na fotografiji? Jutranje sanje ob Bloškem jezeru ... Tako naj tudi ostane ...

Robert Zakrajšek

Jutranje sanje ob Bloškem jezeru



5. golažijada OO Zidani Most

Je čas, ko se poletje poslovi, pa četudi se ni ravno najbolj izkazalo. Je čas, ko je že čas, da za dežjem posije sonce. In je čas, da se člani OO Zidani Most, na začetku jeseni, zberemo na tradicionalni golažijadi in pikniku.

Na sestankih OO Zidani Most so bili večkrat podani predlogi, da naša skupna srečanja organiziramo tudi na območjih, ki so bližje našim članom, ki opravljajo svoje delo v Dobovi. Zato smo se odločili, da bo letos 5. golažijada poteka-

la v Mostecu, ki je le streljaj od mejne postaje.

Dobovska ekipa, na čelu z Zdenkom Ajstrom, je opravila veliko delo in pripravila čudovito prizorišče ob brodu, ki na reki Savi povezuje Čateške Toplice na »kranjskem« in Mostec na »štajerskem« delu naše domovine.

Enajst tričlanskih ekip se je v soboto, 6. septembra, zbralo ob hiši brodnika in pričelo z rezanjem čebule in mesa, s praženjem in kuhanjem ter dodajanjem bolj ali manj skrivnih sestavin. V loncih je zabrbotalo, v zraku zadišalo, medtem pa so kuharji poskrbeli tudi za izgled okolice svojega kotla in z domačimi dobrotami olajšali čakanje udeležencev na trenutek, ko bo komisija ocenila in razglasila zmagovalca. Ob okušanju vzorcev golaža je komisija ugotovila, da so vsi končni izdelki okusni in slastni, najboljši pa je bil golaž ekipe: Damjan Pajk, Mitja Požeg in Janez Starc, drugo mesto je pripadlo ekipi: Branko Kačič, Srečko Cigole in Jože Cesar, tretje mesto pa je zasedla ekipa: Andrej Simončič, Rafko Pačnik in Anton Knez. Prve tri uvršene ekipe so poleg simboličnih daril, prejele tudi medalje v obliki desk – čebularic, ki jih je oblikoval naš sodelavec Janez Starc.

Popoldne se je večina članov odločila preživeti v Repnicah na Bizeljskem, kjer so se izvedeli vse o izdolbenih podzemnih kletih, kjer so nekoč shranjevali poljščine, sedaj pa so repo in krompir zamenjale steklenice z vinom, ki je ob domači salami in siru, vsem obiskovalcem, lepo teklo po grlu.

Člani, ki se niso udeleželi ogleda repanic, so se prepustili prijetnemu vzdušju na samem prizorišču, vmes pa že pričeli s pripravo hrane za piknik, ki je sledil. Dan se je prevesil v večer, večer v noč, tudi noč se je že malo postarala, ko smo se razšli s skupno ugotovitvijo, da je tudi rahlo deževen dan, lahko prijeten in sproščujoč. Se vidimo naslednje leto.

Boštjan Slakonja



Naredimo nekaj zase

Odnos do okolice in predvsem do samih sebe

Nekoč sem nekje prebral čudovito zgodbo o očetu in sinu in poteh njunega življenja. Oče je bil starosta in je dobro vedel, kaj je v življenju pomembno in so samo nerealne iluzije. Sin je bil predstavnik drugačnega sveta. Vzvišen in aroganten. Vseved a obenem popolni amater v igri, imenovani življenje. Zgodba gre takole ... oče in sin sta se pogovarjala. Sin je očetu dejal, da ga vse jezi. Karkoli se dogaja okoli njega ga jezi, vsi ljudje ga jezijo, vse ga moti, do vseh je neprijazen ... Skratka, bil je živčno sesut in znašal se je nad vsemi. Pri tem ni izbiral sredstev in besed. Ni mu bilo pomembno, koga in kako prizadene. Da je le vedno imel svoj prav in obdržal mesto dežurne žrtve. Oče mu je svetoval, naj v ogrado okoli hiše vsakokrat, ko bo do nekoga nesramen in ga bo s svojimi dejanji ali besedami prizadel, zabije žebelj. Sin je začuda upošteval očetov predlog in storil natanko to. A ni minilo veliko, ko je spet pristopil k očetu in mu dejal, da je ograda

polna žebeljev. Kaj naj stori? So njegova dejanja opravičena? Se je z zabijanjem žebeljev odkupil vsem tistim, ki jih je prizadel? Saj je vendar imel delo z zabijanjem in tudi čas je porabil. A oče mu je, ko je videl, da sin ni najbolje razumel nauka, zopet svetoval. Ker si izpolnil svojo nalogo, te sedaj čaka nova. Za vsako dobro delo, dobro in prijazno besedo, za vsak nasmeh, ki ga boš poklonil ljudem okoli sebe, izpuli iz ograde en žebelj. En žebelj za vsako dobro delo in misel ...

Koliko časa menite, da je sin potreboval, da je spet izpraznil ogrado, da ni zgedala kot jež? Ste se kdaj vprašali, koliko časa bi potrebovali vi, da bi očistili svoje ograde, ki ste jih po očetovem nasvetu polnili s bodečo preprogo? Verjemite, da bi potrebovali veliko časa, predvsem veliko več, kot ste ga porabili za zabijanje žebeljev. Kajti zabijati žebelje je tako lahko, ne? Pa še druge zaboli in ne nas ...

Žal živimo v svetu, kjer sta prijaznost in odprtost do sočloveka razumljena kot slabost. Biti odprt in sprejemati ljudi takšne kot so, je nek nezavedni strah, ki se skriva

v vseh nas in preži na priložnost, da se aktivira. Pravzaprav ga aktiviramo kar sami s tem, da sveta okoli sebe ne gledamo skozi lastno percepcijo, ampak ga sprejemamo tako, kot nam narekuje družba in marketing. Tako je najlažje, saj se prepustimo lažnemu občutku zadovoljstva in »jezdimo« na njem. Tako je počel sin iz uvodne zgodbe. Prepustil se je občutku lažne moči in pri tem pozabil nase. In iz podzavesti se mu je oglasil alarm v obliki občutka, da je žrtev vsega, kar se dogaja okrog njega. Kako ravno on? Saj je vendar najboljši, saj vendar vse ve, saj dela sto in še kakšen procent čez? Cel svet se je zarotil proti njemu in on je udaril nazaj! Še z večjo vzvišnostjo, aroganco in nesramnostjo. Pri tem je izgubil občutek za to, kaj je prav in kaj ni. Ker je nastopal iz pozicije sebičnosti. Ni mu bilo pomembno, koga in kako bo prizadel, kajti on je bil žrtev in ne ostali! In pri tem početju ni izbiral sredstev. Pri tem je pozabil na eno zelo pomembno stvar. Kaj se zgodi, ko v svoji ihti, ko ne izbiraš sredstev in besed, prizadeneš nekoga, ki ti je blizu? Nekoga, ki mu ni vseeno, kaj je



s teboj in nekoga, ki komaj čaka trenutke, ko bosta skupaj ... Takrat, spoštovani kolegi, takrat človek prestopi točko s katere ni več vrnitve. Nobeno dejanje ne prizadene tako kot beseda. Beseda je ostrejša od vseh rezil in zareže s kirurško natančnostjo. Ker je običajno izrečena ravno s tem namenom. Ste kdaj prizadeli svojo najdražjo s kakšno nepremišljeno in v tistem trenutku nepotrebno besedo? Izrečeno v jezi, ki jo je ustvarila nepotrebna in bujna domišljija? Ste opazili njeno reakcijo in to, kako so jo vaše besede zbolele? V tistem trenutku so bile njene solze iskrene in ne »zaigran« protinapad na vašo aroganco in »moč«, kot predstavniki »močnejšega« spola tako radi mislimo. Če tega niste bili sposobni videti, potem je čas, da se zagledate sami vase. Kako bi se počutili vi, če bi vam kdo dejal nekaj, kar bi vas resnično zbolelo in bi ostali brez besed? Se vam je to že kdaj zgodilo? Ko onemiš in se tiho vprašate – zakaj pa sedaj to? Kaj sem ti storil? Ko nekdo izprazni svoje strele nate samo zato, ker si takrat edini strelovod v bližini. Prijeten občutek?

Verjamem da ne. Vsaka taka izkušnja zgradi del zidu med dvema osebama. In zidaki se nalagajo drug na drugega in zid počasi preraste višino, ko se dva pogleda še lahko ljubeče srečata z žarom v očeh. Takrat sonček v očeh ugasne in nemogoče

ga je prižgati nazaj. Če ga že prižgete pa sveti obdan z mrkom, ki ga zakriva ...

Zakaj sem vam danes napisal te besede, ob katerih ste morda pomislili, da se je Robertu dokončno »odpeljalo«? Ne bojte se, še vedno sem tisti stari Robert, ki ga srečujete na vseh koncih naše lepe domovine, kamorkoli me pač ponesejo kolesa lokomotive. To razmišljanje sem z vami, moji kolegi, delil z namenom. Naša služba je po naravi zelo stresna. Čeprav nam splošno mnenje tega ne priznava, sami dobro vemo, kaj pomenijo stresne situacije za nas in kako vplivajo na naše počutje in trenutne reakcije. In prav lahko se zgodi, da stres, ki v trenutku eksplodira v nas, nehote znesemo nad osebami, najraje rečem našimi sončki, ki so vedno v skrbeh za nas, ki jim ni vseeno, kaj se dogaja z nami, čeprav nam tega morda direktno ne pokažejo in ne povedo, ki so del našega življenja in kar je še pomembnejše, mi smo del njihovega življenja. In one to sprejemajo popolnoma drugače kot mi. Kakšna vrtnica v dar, ne glede na to, ali imamo vzrok ali ne, zna biti prav prijetna pozornost, verjemite ... Pogosto se žal zgodi, da smo zaradi takšnih in drugačnih vzrokov podobni vulkanu pred izbruhom. Takrat je čas, da se usmerimo vase, v svojo notranjost in se vprašamo – je oseba pred nami res

kriva za situacijo, v kateri smo ali je preprosto naš strelovod? Pa naj bo to naša najdražja, naš otrok, naš prijatelj, morda neznanec, ki ga prvič vidimo ... V življenju nihče nima vloge našega strelovoda. Ampak to je dejstvo, ki ga moramo ozavešiti sami v sebi. Drugače se nam bo hitro zgodilo, da bomo prav aktivno zabijali žebelje v ogrado ... Prostora v ogradi bo vsakič manj, a obratno sorazmerno ga bo okrog nas vsakič več. Kajti počasi bomo ostali sami ...

Skozi serijo prispevkov, ki jih bomo obdelali skozi naslednje številke, vas bom spremil na pot spoznavanja samih sebe, da nas nepotrebni nevihtni trenutki ne bodo pripeljali do točke, s katere ni vrnitve. Ko beseda ali dejanje zarežeta pregloboko in se rana nikoli ne zaceli. Morda vam bo ta pot čudna. Vsaj od začetka. Potem ji začnite slediti, ko boste začutili, da je čas. Lahko pa me tudi spregledate, se z posmehom obrnete stran in si mislite, da je Robert neke narobe zavil. Izbira je vaša. Kot je življenje vaše. Se vas pa veselim, če se mi boste pridružili na tem poučnem potovanju ... In če boste imeli kakšno vprašanje, veste kje me najdete ...

Robert Zakrajšek

Jezdec

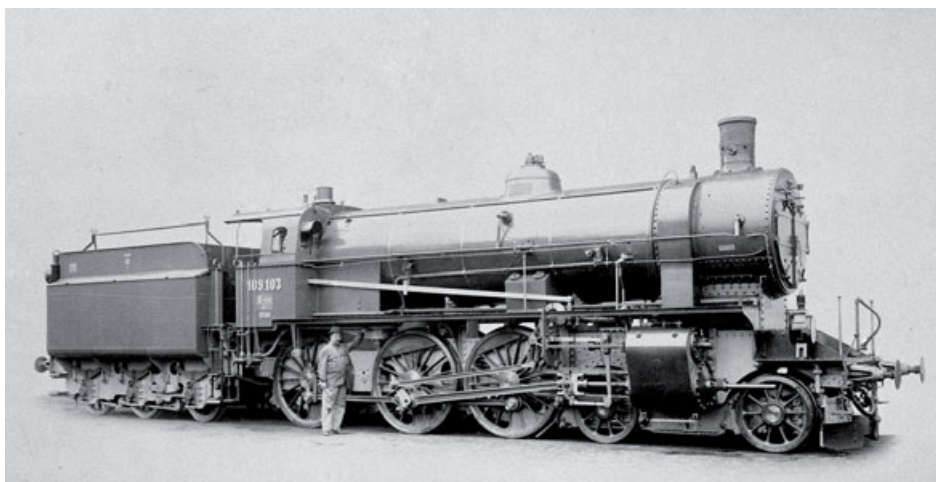
Ne vozim se prav pogosto v strojevodski hišici, čeprav sem oborožen z vsemi potrebnimi dovoljenji. Ljudje bi so to lahko napačno razlagali. Zato sem bil tem bolj vesel, ko so me zadnjič, v Avstriji, na lokomotivi rabili. Z našo 03-002 smo se bili udeležili srečanja brzovoznih parnih lokomotiv v Strasshofu pri Dunaju, zdaj pa smo se vračali domov in pri tem vlekli posebni vlak, namenjen avstrijskim ljubiteljem železnic. Mladi avstrijski pilot je bil neizkušen in ga je bilo strah jezikovnih zapetljajev. Zato je Lojz, vodja lokomotivske ekipe, odredil, naj bom za tolmača. Hola! Tega mi ni bilo treba dvakrat reči!

Odkazali so mi mesto na levi strani tenderja, kjer je pred omarico za prtljago

nekakšna polica – prav primerno sedišče. Človek je pri tem visoko od tal, eno nogo naslanja na zapah vrat strojevodske hišice, drugo na ročaj tenderjevega zasuna za vodo in je tako varno spravljen, proč od kurjačeve lopate in jeze. Prav tam je montirano tudi vreteno ročne zavore – nekaj telovadbe je treba, da se ljudje mojega obsega stlačijo mimo – zato pa je kot nalašč, da se ga sedeči oprime z rokama, nekako tako kot gumba pri sedlu. 03 postane pri višji hitrosti prav nemirna – pozna se ji, da nima pod hišico tekalne osi – zato mi pride ta ročaj nadvse prav za vzdrževanje ravnovesja. Sunkovito gibanje tenderja, ki ga povzroča lokomotiva s svojim zaganjanjem navzgor in navzdol, na levo in

desno, naprej in nazaj, še najbolj spominja na ježo. Prav zares, občutek je na las takšen, kot da lokomotiva galopira in da sem jaz njen jezdec ... Zakaj pa ne, uživajmo vendar v tej veliki, gala predstavi, proč s tesnobo, temu čudovitemu stroju je treba tudi kaj zaupati!

Hrup od vožnje postane tako močan, da se ne slišimo več, tudi če na vso moč kričimo drug drugemu na uho. Pilotu ostane le sporazumevanje z rokami. Opazujem ga, kako zaskrbлено moli glavo ven, išče signale, nato pa nervozno stresa Vojca za ramo in mu pantomimično dopoveduje, kako naj vozi. Revež ne ve, da Vojc pozna avstrijske signale, in da je njegov trud pravzaprav odveč. Prvič v življenju je



Lokomotive vrste 109 so bile po naročilu Južne železnice konstruirane leta 1910 na Dunaju posebej za brzovlake na progi Ljubljana – Trst. Postavile so popolnoma nova merila glede moči, hitrosti in estetike parnih lokomotiv. Tehnično so se tako dobro posrečile, da so jih pozneje izdelovali tudi za druge proge Južne železnice. Po razpadu Avstro-Ogrske jih je 15 ostalo pri nas in so dobile jugoslovansko oznako 03. 03-002 je med najpomembnejšimi vozili v zbirki Železniškega muzeja Slovenskih železnic. Od maja 1987 do decembra 1996 je bila v voznem stanju za muzejske vlake, potem pa ji je poteklo dovoljenje za obratovanje. Ponovna usposobitev, ki je žal ni več mogoče izvesti v Sloveniji, bi zahtevala najmanj 200.000.- evrov.

na parni lokomotivi in njeno vedenje ga navdaja z nelagodjem, skoraj z grozo ... Kar slišim ga, kako se v mislih pridruša, da ga ne bodo nikoli več pripravili početi kaj takega, naj se le današnja vožnja srečno konča ...

Z nasmeškom ga prepustim njegovi nesreči in usmerim misli drugam. Skušam razčleniti občutke, prevesti sporočila lokomotive v razumljivo obliko, se čimbolj uživati vanjo. Hvaležen sem, da mi je življenje naklonilo to doživetje, da me je povzdignilo v polboga zgodnjih otroških sanj, moža na lokomotivi ...

Opazujem Vojca, ki se je zagozdil na svojem strojevodskem prostoru, si posadil čepico trdneje na glavo, potisnil brado navzven in se obdal z oblakom spokojne samoumevnosti. Bradat in obilen, kakršen je, še najbolj spominja na starega kapitana. Ustnice je rahlo našobil, ziblje se skupaj z lokomotivo, spokojno se ozira po instrumentih, na progo, navzdol h kolesom ... Roka mu počiva na krmilnem kolesu ... Lokomotiva pod njegovo roko napevja vse sile, razdaja se, zdi se, da je zanj pripravljena storiti vse ... Samoumevno mu je, da lokomotiva rita in kopita, samoumevno, da pločevinasti deli brenčijo od resonance, samoumevno, da v oglušujoči kakofoniji vseh mogočih zvokov ni najti niti enega napačnega. Čutim, da jo poslušam, da jo občuti, to svojo 03, da za vsako

hitrost pozna njeno značilno, zdravo bučanje. Kako čudovito je vendar človeško uho! V hipu bi razločilo nov, svareč zvok, sprožilo alarm ... Vendar pa je vožnja eno samo potrjevanje, ena sama spokojna samoumevnost: seveda je vse v redu, dobro smo namazali, prav nastavili ... Lokomotivi ta vražji ples dobro dé, ustvarjena je zanj ...

Kurjača smo klicali Janezek, ker je majhne rasti, pa smo ga dražili. Nič ni bil hud, saj spada med tiste prijetne ljudi, ki življenjske nadloge jemljejo s humorjem in tako še nam, čemernim, zjasnijo dan. Je pa plečat in okreten, najbrž ne bi bilo dobro z njim zobati češnje ... Ogledujem ga, kako se suče po hišici, vihti lopato, trikrat vrže proti sredini peči, enkrat v vsak kot, enkrat za vrata. Pozna svoje delo, zaupa vase, ogenj je tak, kot je treba. Tu in tam zarobanti, ker je kepa premoga prevelika, pa treščijo po njej s kladivom ... Že zapre peč in smukne do injektorja, odpre vodo, paro, injektor »prime« in zašumi, Janezek pa zbrano spremlja vodostaj in se hkrati ozira na progo, za signali ... Neobrit in črn od premoga je videti kot divji mož iz gozda, zato smo neizmerno presenečeni, ko nekoč v restavraciji vidimo, kakšen pogled zmora nameniti natakarcu, pogled neobglenega deteta, da dekletu kleknejo kolena ...

S svojega sedla ne vidim brzinomera. Sumničim ju, da jo ženeta več kot 80 ki-

lometrov na uro. Vendar pa mi vselej, ko se zanimam, koliko smo pravkar vozili, z iskrico v očesu na ves glas zagotavljata: »O-SEM-DE-SET ...!«

Kaj bi se vznemirjal, tolažim sam sebe, te lokomotive so v rednem prometu vozile tudi 100 kilometrov na uro, rekord je bil celo 128 km/h, naša pa tako izvrstno teče, da ji tale hitrost, kakršna koli že je, ne dela prav nobenih težav.

Vendar pa zdaj že vem, kdaj je hitrost 80 km/h ali več, takrat namreč v hišici nastane zračni vrtinec, sprva pri tleh, nato pa se večja in večja in s seboj nosi premogov prah ... Nosi nam ga na obleko, na mojo belo srajco, za ovratnik, v lase ... Črni premog, s katerim so nas v Avstriji opremili, je šlezijec, najboljše kvalitete, črn kot noč, na prelomu pa se srebrno leskeče. Treba je znati kuriti z njim, rad se zapeče. Samo ne preveč! Če pa kuriš »na tenko«, kar zacvrči, ko se vžge, in daje neznansko veliko toplote. 03, še toliko bolj dojemljiva, ker ima bakreno peč, kar drgeta od njegove energije. Hiti in hiti, kot bi hotela pokazati, kot bi hotela dokazati, da še ni stara, da še zmore, da še hoče. Kot bi se hotela izkazati vredno zaupanja, da smo ji leta 1987 vdihnili novo življenje, da smo ji spet dovolili v galop ...

Mar se zaveda, da so stene njene peči že zelo tanke, da se kolesni obroči bližajo zadnji meri, da leta neusmiljeno pritiskajo ...? Kot da nas obupno prosi, naj ji pri naslednji reviziji vendar podaljšamo življenje, naj še enkrat poskrbimo zanj ...

Ko smo proti večeru prispeli, trudni, črni od premogovega prahu, a srečni, se je Lojz, njen sodnik in spovednik, sijoč obrnil proti njej, kakor v objem stegnil roki in ji poslal poljub: »Sijajna si bila, stara!«

Očohali smo jo, napojili in uredili. Kar ni se mogla umiriti, zdelo se je, da je vsa razburjena od ihte preteklega dne. Še pozno v noč si je zavita v temo tiho brenčala svoj napev. Pustili smo jo njenim sanjam in šli večerjat. Ta vražji šlezijec! Ko smo se vrnili, sta se spet oglasila varnostna ventila. Kot bi zahrzala, kot bi nas klicala: »Nič nisem še trudna, še bi vozila, še potegnila, samo recite ...!« »Spí vendar, staro dekle, jutri je tudi še en dan!«

Mladen Bogić, Železniški muzej ŠŽ

Dragi potnik!

Ti, ki se soočaš z uslugami javnega prevoza v visoko razviti evropski (banana) državi in se, ali pa tudi ne, pritožuješ nad nami, sram te bodi!

Kaj ti mar, da stojiš v vrsti pred blagajniškim okencem v, bolj ali manj, zanikrnem postajnem poslopju, poleg samopostrežnih avtomatov, ki ponujajo sendviče, čokoladice, sokove, igračke, čigumije, ola gumije, skratka vse razen vozovnic. Bodi vesel, da je blagajna sploh odprta.

Kaj se čudiš, da si plačal dražjo vozovnico zaradi mednarodne tarife, čeprav ne boš prestopil meje, ali zato, da boš prišel hitreje in udobneje na cilj? Kaj pa je pol ure proti večnosti? Mar nisi na toplem in na suhem. Mar ne sediš udobno?!

Kdo ti je kriv, če begaš po postaji in sprašuješ kateri avtobus je vlak za XY in kaj za vraga pomeni, da se na relaciji od A do B, med postajama B in C, prevoz vrši z nadomestnimi prevozi?

V čem je problem, ko stojiš na preozkem peronu do katerega si prišel čez tire (ne pod, ne nad) in te preseneti tovorni vlak iz nasprotna smeri, čeprav je čas odhoda tvojega vlaka, ki ga čakaš že petnajst minut, že zdavnaj mimo. Jebi ga, čez noč se

je pač zamenjal vozni red, zakaj se nisi pozanimal!?

Zakaj ti je treba stati ob zaprtem šanku na vlaku z nadstandardno ponudbo in na smrt žejnemu spraševati ali šank obratuje. Mar ne vidiš, da danes ne, mogoče jutri ...

Zakaj pripombe čez predolgo vožnjo z enega na drugi konec države? Kaj ni naša dežela čudovita in vredna ogleda? Sicer pa potovanje po francoski diagonali traja ravno tako šest ur kot po slovenski, mar ne?!

Zakaj te moti, če ti na vlaku od meje do meje sprevodniki preverjajo vozovnico nič kolikokrat. Kaj ni občutek, da nekdo misli nate, prijeten?

Guncanje, tresenje, zibanje in podobne vaje so ti bile prijetne kot otroku. Zakaj ti niso še sedaj?

Klima ni zdrava! Sploh ne poleti in, če ti je pozimi v enem oddelku prevroče se presedi v drugega. Samo in le zaradi možnosti izbire tvojega veličanstva, o potnik, so oddelki na naših vlakih različno ogreti.

S kakšno pravico pričakuješ, da bo tebe zaradi zamude čakala zveza, pa naj bo to avtobus, vlak, ladja ali letalo? Le kje ti živiš?!

Če ti kaj ni prav si kupi dobro obdaven avto, ga zavaruj (kasko, če se le da), plačaj cestnino, vinjeto in kar je še ostalih dajatev in se spravi na najdražje avtoceste na svetu, vižaj med romunskimi, bolgarskimi, italijanskimi, poljskimi, našimi in ostalimi, mednarodno pisanimi šleperji. Dobro obdaven gorivo ti je na voljo za vsakim drugim ovinkom in skoraj za vsakim vogalom. Bencinskih črpalk je pri nas namreč več kot vseh kulturnih ustanov skupaj, kajti država je razvita, napredna, nadstandardno vizionarska ...

Prav pa imaš, ko z najnovejšim pametnim telefon v roki trdiš, da so bazne postaje (verjetno) smrtno nevarne. Na milijone ton izpuhov pač ne. Zato podpri tiste, ki zagovarjajo gradnjo še ene avtoceste od Koroške do Bele Krajine, pa bomo iz ta hudega ven. »Avtocesto v vsako slovensko vas« naj ti bo prvo sveto vodilo. Smrt javnemu prevozu, drugo.

Naj živi tretja razvojna os in po asfaltu in nafti dehteča svoboda!

Ljubi te, tvoja železnica!

Jure Krajnik

Ste na postaji - Razmišljanja, razvedrilo

K R I Ž A N K A

	KEMIJSKI ZNAK ZA KISIČ	ROMUNSKI PESNIK IN PISATELJ-DEMOSTENE	ZNAČAJ	NOSILNA LESENA STREŠNA KONSTRUK.	VESNA IVANČIČ	OTOK ČAROVNICE KIRKE	RIMSKE BOGINJE USODE	18. ČRKA ABCEDE	OLIVER CROMWELL	TELOVADNA PRVINA	NAJSTAREJŠA PLAST MEZOZOIKA	ANTIČNA GRŠKA KOLONIJA NA POLOTOKU HALKIDIKI	PODZEMNI HODNIK	
	▶													
	DIVJE, RAZUZDANO OBNAŠANJE							NOGOMETNI TRENER ANCELOTTI JEZERO V TIBETU						
	HIMALAJSKA KOZA				MADŽARSKA TENISAČICA GRETA AVSTRUSKO MESTO			ESTONSKI PESNIK JUHAN (1864-1913) FERMIJ	1					
REKA V BREτανUJI 23. ČRKA ABCEDE	▶					ORIENTAL. VRHUNJA OBLEKA NINO MANFREDI		A					KEMIJSKI ZNAK ZA URAN	
	BUDNIK	RT V KALABRIJI	DŽEM, MARMELADA NIZOZEMSKI KOLESARJAN											
	SMUČARSKI CENTER NA ŠVEDSKEM				ITALIJANSKI SLIKAR-AGNOLO	VERSKA SKUPNOST, KI ŽIVI IZVEN MATIČNEGA OZEMLJA								
	EGIPČANSKI BOG SONCA			EDI DEŽMAN										
	SLEPI ARABSKI PESNIK-ABUL ALA AL	M		BREZBOŽNIK										
POLOTOK V JADRAN. MORJU		5												
NINA POTOČNIK	KRAJ PRI LJUBLJANI	TON E, ZVIŠAN ZA POLTON ROMUNSKO MESTO						ORANJE (ZAST.)	RIBNIK (STAR.)	BUDNIK	R	KAD (NAR.)	RIKANJE, KRIK	IME ŠVEDSKEGA PESNIKA HANSSONA
▶					VRSTA POVRTNINE ČLAN TETRARHIJE					REKA V ŠPANUJI				7
▶										REKA V AVSTRUJI, PRITOK DRAVE				
SEŠTAVIL Boris K	MEDNARODNI OLIMPIJSKI KOMITE	IME HRVAŠKE TENISAČICE MAJOLI	KEMIJSKI ZNAK ZA FOSFOR ŽIVAL Z RILCEM	▶	MERA ZA TEKOCINE FINSKI PESNIK-UUNO			SLOVENSKA PISATEL. JURCA						
ČUDEŽ, NENARAVEN DOGODEK					2		TALNINSKA PLAST						SLOVENSKI KOŠARKAŠ KLEMEN	NAPRAVA ZA MERJENJE ČASA
PREPREKA, ZAPREKA					ZRAK (LAT.)			PREBIVAL. AJGOV					ZLATKO URANKAR	SLANO JEZERO V TURČUJI
HRIB JUŽNO OD VARAŽDINA (643 M)					GRŠKI OTOK			NORVEŠKI BIOLOG-MICHAEL						
BUDNIK	ŽIVAHEN PLES	WOLONČELO				MAŽA, MAZILO, ČISTILO		S		VARILNI ŠIV				
PRIPADNICA TEKVASOV		AMERIŠKI ARHITEKT CHARLES				RIMSKA BOGINJA JEZE PRIPADNIKI ALANOV		INDIJSKA ZVEZNA DRŽAVA TEPEC (NAR.)		VINAR				
						HITER LOVSKI PES VRSTA BLAGA		3		HAVAJSKA GOS				REDKO MOŠKO IME, TILLEN, EGIDIJ
NIZOZEMSKO MESTO, OB MEJI Z NEMČUJO					LADO PENGOV	FRANCOSKA PSOVKA ZA NEMCE		RUSKO MESTO RUSKI REZISER-NIKOLAJ				TONE IRMAN	SREČKO OMERZA	
MADŽARSKI SABLJAČ-GEZA					VREČE Z HMELJEM (NAR.)	RAFKO VOĐEB		OSLU PODOBNA ŽIVAL ANTON INGOLIČ				6		
SONJA ERMENC	4		LETOPIŠ, ANALI							IZPUŠČAJ NA OBRAZU				
TEA SENICA			GESLO	E						VELIKA TROPSKA ŽABA				DIASPORA: ver. skupnost OGREDJE: les. konstruk. KAILAS: finski pesnik SEROV: rusko mesto

GESLO: 2 5 1 2 3 4 5 6 1 7



Kombiniran železniško-ladijski prevoz
Postajališče Štore, sobota, 13. 9. 2014