



Budnik

ISSN 1408-7405

35

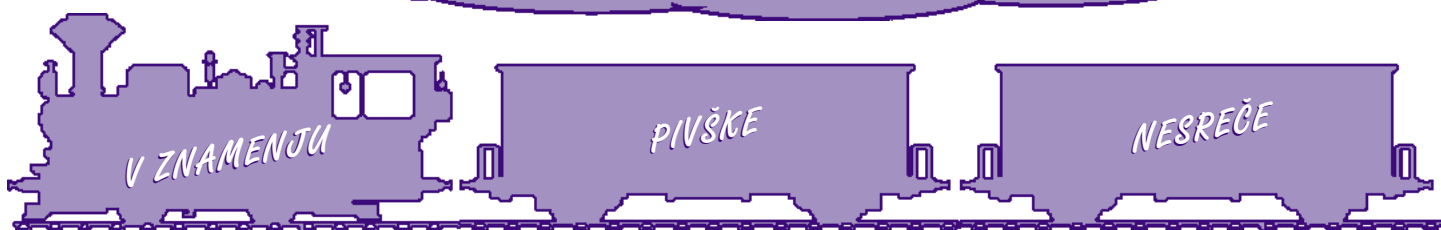
september/2001



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE





Beseda predsednika

OPOZORILA NISO ZALEGLA

V okviru Sindikata strojevodij Slovenije smo že dalj časa ugotavljali na nepravilnosti pri odvijanju prometa in pristojne službe opozarjali nanje. Dogodkov ne bom našteval, vendar pa moram omeniti nepravilnosti, ki so se pojavile v brzojavkah, ki so bile izdane zaradi požara v Kozini. Šele na posredovanje sindikata in po dogodku v Černotičah, ko je strojevodja na podlagi splošnega naloga in izdanih brzojavk opravljal svoje delo, na koncu pa bil obdolžen prevoza postaje, so se pričele napake odpravljati. Že takrat in tudi pozneje smo zahtevali, da se pristojne službe lotijo odpravljanja vzrokov za nepravilnosti, vse z namenom preprečitve izrednega dogodka, ki bi imel težje posledice. Očitno naših opozoril pristojne službe niso dovolj resno ali pa sploh ne obravnavale. Zakaj ta ugotovitev? Zato ker je 18. avgusta 2001 ob 2.43 počilo! In to ravno tam, kjer so se nepravilnosti dogajale in na katere smo opozarjali. Da bi bil gnev udeleženi strojevodij in vodstva sindikata s člani sindikata vred še večji, pa so se v javnost dajali signali, da je za dogodek odgovoren strojevodja, ki je z vlakom obstal na progi. Ne morem se otresti občutka, da je do takšnih informacij prihajalo predvsem zato, ker smo opozarjali na težave. Seveda je bila po dogodku takoj imenovana komisija za preiskavo izrednega dogodka. Komisija je v svojem poročilu podala mnenje o tem, kdo je neposredno in kdo vse posredno odgovoren. Med posredno odgovorne je uvrstila strojevodjo vlaka 50407, ki se je zaradi aktiviranja varnostne naprave ustavil na progi (ASN). Da se je vlak ustavil zaradi aktiviranja ASN, je potrdila tudi komisija v svojem poročilu. Vlak se ni zaustavil zaradi okvare lokomotive ali druge okvare na vlak ali ovire ali nevarnosti na progi. Do poročila komisije, ki je preiskovala ta dogodek, strojevodje nismo vedeli, da velja aktiviranje ASN za okvaro pri vlak. Da ASN aktivira tudi na mestih, kjer ni »baliz«, vemo tako strojevodje kot notranja kontrola in prepričan sem, da to vedo tudi vsi člani komisije. Takšnih primerov je bilo že nešteto. In kako reagira strojevodja na takšno aktiviranje? Predpisno »razreši« varnostno napravo in pred-

pisno nadaljuje vožnjo. Na koncu službe napiše poročilo o izredni ustavitvi. Pa preverimo po poročilih, če drugače nočemo ali pa nočemo vedeti, koliko traja postanek zaradi aktiviranja varnostne naprave. V nobenem poročilu ne bomo zasledili postanka, ki bi bil daljši od 10 minut, čeprav se to dogaja tudi pozimi. Kako je reagiral strojevodja vlaka 50407? Takoj po ustavitvi je ugotovil, da zaradi aktiviranja ASN ne bo stal 15 minut. Ravnal je tako, kot zahteva 4. točka 9. člena Navodila 44. Da se bo po deaktiviranju varnostne naprave pojavila »okvara« glavnega stikala, strojevodja ni mogel predvideti. Samo po sebi se poraja vprašanje: ali bi večina strojevodij sprejela drugačno odločitev? Prepričan sem, da takoj po ustavitvi ne. Ko pa se v takem primeru pojavi okvara in je strojevodja zaposlen z iskanjem napake, ki je nastala, minute zmeraj tečejo zelo hitro. In samo po sebi se poraja veliko vprašanj: ali je takšna ureditev, če je tako, smiselna? Koga je skrbelo, kaj se s strojevodjo dogaja? Ali morda potrebuje pomoč? Je še sposoben/zmožen ukrepati? In porodi se novo vprašanje: ali bi se kdo moral zanimati? Kako je treba ukrepati? Kakšno vlogo ima pri tem interventni klic? Ali je bilo v tem oz. podobnih primerih primerno takoj uporabiti interventni klic? Po dogodku se bo najbrž našel kdo, ki bo to celo trdil! Ali pa se je možnost, ki izhaja iz sedaj veljavnih predpisov, da se po vsakem izrednem dogodku odgovornost razprši, ravno pri tem dogodku pokazala kot cokla varnosti? Vprašanj, takih in podobnih, je še zelo veliko. To so težave, ki bi jih novi predpisi morali razrešiti. Pa jih bodo? Ne morem se otresti dvoma, da bo res tako! Zakaj? Zato ker v strokovnem svetu, ki je alfa in omega priprave novih predpisov, ni vključenih ljudi iz vlečne dejavnosti. Pa se vprašajmo, kdo predvsem mora uporabljati predpise prometnih določb, določb signalnega pravilnika in komu od udeležencev v železniškem sistemu morajo ob vsakem trenutku biti nedvoumno jasni pomeni signalov, signalnih pojmov in kdo mora poznati postopke v zvezi s tem.

Strojevodje smo ogorčeni nad dogodki in načinom, kako se dogodki obravnavajo!

Žal se ne počutimo varno ne kot udeleženci v prometu ne kot zaposleni. **Kot udeleženci zato, ker se na nas izvajajo pritiski, ki nas silijo (tudi v obliki sprememb predpisov v obliki brzojavk) v opuščanje določil predpisov, ki so ponekod res neživljenjski, ko pa gre kaj narobe, se ta neživljenjskost takoj pozabi.** Kot zaposleni se ne počutimo varne ravno zato, ker vedno obstaja občutek, kaj če se bo kaj zgodilo? In, ko se zgodi, nihče več noče vedeti, kaj šele upoštevati nekih neživljenjskih zastarelih črk, takrat se bere vsaka črka zakona oz. predpisa, samo da je lahko obtožnica čim bolj »bogata«!

Ogorčeni smo tudi nad poročanjem medijev. Kdo pa je medije servisiral s podatki, kdo sugeriral »grešne kozle«? Lahko gladko presodim, da »prometniški lobi« znotraj SŽ. Pa se zopet porodijo vprašanja: ali bo odgovornost odgovornega manjša? Ali bo vest odgovornega lažja? Ali bodo udeleženi lažje preboleli travme, s katerimi živijo od trenutka nesreče naprej? Ob takšnem obveščanju gotovo ne!

Nikakor pa ne morem razumeti člankov v 55. številki sindikalnega glasila Prometnik. Kovati sindikalno kariero na nesreči, je zame s človeškega vidika povsem nesprejemljivo. Dejstvo je, da strojevodje in vlakovni odpravniki v veliki večini korektno sodelujemo. Zase lahko trdim, da kot strojevodja nikoli nisem bil v sporu z nobenim vlakovnim odpravnikom. Ukvarjanje s Sindikatом strojevodij in z delom strojevodij v sindikalnem glasilu Prometnik umetno ustvarja konflikt med sodelavci, ki morajo dobro sodelovati, saj drugače že zaradi varnosti ne gre. Ne morem si predstavljati, da so to zahtevali vlakovni odpravniki, člani sindikata SŽPS!

Dogodki so tako resni, da smo se v sindikatu strojevodij odločili za uporabo različnih sindikalnih sredstev, da bi zaščitili naše člane, saj varnost naših članov za naš sindikat pomeni najvišjo vrednoto.

Drago TOREJ



**SINDIKAT STROJEVODIJ
SLOVENIJE**
Trg OF 7
1000 LJUBLJANA

Datum: 17.09.2001

OBVESTILO ČLANSTVU

Obveščamo članstvo, da je glavni odbor SSSLO na svoji izredni seji 14. septembra 2001 obravnaval izredni dogodek z dne 18. avgusta 2001, ki se zgodil med postajama Pivka in Gornje Ležeče in v zvezi s tem soglasno sprejel naslednje

UGOTOVITVE:

1. Glavni odbor SSSLO ugotavlja, da je za trčenje vlakov 42505 in 50407 dne 18. avgusta 2001 med postajama Pivka in Gornje Ležeče v km 646.650 ob 02.43 izključno odgovoren vlakovni odpravnik postaje Pivka, ker je odpravil vlak 42505 na zaseden medpostajni odsek Pivka – Gornje Ležeče, na da bi prejel odjavo za predvozeči vlak 50407.
2. Glavni odbor SSSLO ugotavlja, da so v komisijskem poročilu navedeni posredno odgovorni lahko domnevno kršili posamezne predpise, da pa če je kdo posredno odgovoren, so to:
 - šef Sekcije za krmiljenje prometa Postojna in direktor PE Krmiljenje prometa, ker nista odpravljala vzrokov za nastale izredne dogodke, ki so se prej zgodili na tem območju, pa na srečo niso imeli materialnih posledic;
 - direktor Slovenskih železnic, direktor Direkcije za železniški promet in Ministrstvo za promet, ker od leta 1994 pa do danes niso končali projekta izdelave novih predpisov, kljub spoznanju, da je ob njihovem doslednem spoštovanju nemogoče izvajati železniški promet, in so zato delavci, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa, v nemogoči situaciji, ko se po eni strani od njih zahteva nemoten železniški promet, po drugi pa, v primeru izrednih dogodkov, odgovornost na podlagi predpisov, ki nimajo nobene realne povezave z odvijanjem železniškega prometa.
 - direktor Slovenskih železnic, direktor Direkcije za železniški promet, Ministrstvo za promet in Vlada Republike Slovenije, ker se ne zagotavljajo nujno potrebna sredstva za minimalno vzdrževanje železniške infrastrukture in vlečnih sredstev, kaj šele za modernizacijo posameznih magistralnih prog, ki so še vedno delno opremljene z zastarelimi signalno-varnostnimi napravami.

Na podlagi zgoraj navedenih ugotovitev je glavni odbor soglasno sprejel naslednje

SKLEPE:

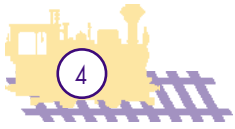
1. Glavni odbor SSSLO zahteva od direktorja Slovenskih železnic, d.d., in drugih za to pristojnih organov, da takoj pripravijo program ukrepov za izboljšanje varnosti v železniškem prometu in zagotovijo potrebna sredstva za nujno vzdrževanje in modernizacijo železniške infrastrukture in vlečnih sredstev.
2. Glavni odbor SSSLO poziva vse svoje člane, da do preklica SSSLO, zaradi lastne varnosti in varnosti železniškega prometa od četrta, 20. septembra 2001, od 00.00 naprej, čez postajno območje postaje Pivka pri vožnji vlakov v obe smeri vozijo največ s hitrostjo 25 km/h.
Ob tem glavni odbor SSSLO poziva vse svoje člane, da dajo še večji poudarek spoštovanju predpisov, ki urejajo varnost železniškega prometa, ne glede na pritiske in zahteve po rednem in nemotenem odvijanju železniškega prometa,
3. Glavni odbor SSSLO bo v primeru kakršnih koli šikaniranja svojih članov, zaradi izvajanja poziva iz prejšnjega sklepa, za zaščito svojih članov uporabil vsa sredstva, ki so mu kot sindikatu na voljo.

V zvezi z vsebino člankov, ki so bili objavljeni v 55. številki Prometnika, glasilu Sindikata železniškega prometa Slovenije, je glavni odbor soglasno sprejel

SKLEP:

Glavni odbor SSSLO v celoti zavrača vsebino člankov, objavljenih v 55. številki Prometnika, glasilu Sindikata železniškega prometa Slovenije, ter poizkus vodstva Sindikata železniškega prometa Slovenije, katerega predsednik je vlakovni odpravnik Ivan Šenkiš, da s takšnimi članki med vlakovnimi odpravniki in strojevodji, ki korektno sodelujejo pri odvijanju železniškega prometa, poskuša ustvarjati spore, ki nedvoumno slabšajo varnost v železniškem prometu.

Predsednik:
Drago Torej



CIRIL STRAJNAR po trčenju vlakov v Pivki

»PONOVO ROJEN«

Zelena luč za smrt!, Bližnje srečanje!, Lokomotiva »zavila« proti nebu!, Je za trčenje kriv človeški faktor?, Sreča v železniški nesreči!, Strojevodja jo je odnesel brez ran!, Cel le strojevodja!, je le nekaj naslovov člankov, s katerimi je slovensko časopisje nagovorilo bralstvo ob strahotnem trčenju vlakov, ki se je zgodilo 18. avgusta ob 2.43 tik za postajo Pivka.

Za več udeležencev tega trčenja bo ta noč ostala nepozabljena, morebiti še najbolj pa bo zaznamovala našega kolega Cirila Strajnarja, ki se je na čelu vlaka 42505 silovito zaletel v sklep stoječega vlaka na progi. Besede bodo težko opisale situacijo, v kateri se je Ciril takrat znašel, gotovo pa bodo marsikomu v poduk, kaj in kako strojevodje v takih in podobnih primerih čutimo, reagiramo in s čim vse se lahko pri svojem delu soočimo.

»Kot mi je veleval turnus, sem tega dne nastopil službo ob 20.20. Do Jesenic in nazaj sem vozil agencijski vlak, nakar mi je nadzornik lokomotiv dejal, da odpeljem še vlak 42505 do Divače. Nazaj naj bi se zaradi izteka delovne izmene vračal v režiji. Naj se sliši še tako preroško, toda že ob odhodu vlaka iz Ljubljane sem imel slab občutek, kot da bi slutil, da bo pri vožnji tega vlaka šlo kaj narobe.

Na severni strani postaje Ljubljana sem v »tekoči« predaji lokomotiv prevzel vlak 42505 in ga normalno vozil proti Primorski. V postajo Pivka sem ob »zeleni signalizaciji« normalno uvozil ter še pred kretnikom (kot mi je to v navadi) izključil žaromet (reflektor). Službujoči prometnik se je nahajal pred prometnim uradom in v višini izvoznega kretnika sem zopet prižgal žaromet. Iz postaje Pivka proga zavije v oster in daljši lok, nato se zravnava v krajšo ravnino. Takoj ob vstopu v ravni del



»V tistih nekaj trenutkih mi ni bilo nič več jasno.«

proge sem pred sabo zagledal sklep vlaka.

V tistih nekaj trenutkih mi ni bilo nič več jasno. Vprašal sem se, ali sanjam, ali sem kaj naredil narobe – sem kaj spregledal! Nekako tolažil sem se, da je morebiti to samo vagon (celega vlaka pred sabo nisem videl), ki se je odpel od predhodnega vlaka in ga bom samo odbil. Ob tem, da nisem uspel krotiti različnih misli, ki so se porajale, sem uspel samo še udariti po tipki hitre zavore, ter se vreči za sedež proti vratom, ki vodijo v hodnik lokomotive. Z roko sem si zakril glavo ter prestrašeno pričakoval najhujše.

Pok, ki je sledil je bil strahoten. Prav tako sunek, ko se je lokomotiva z 62 kilometri na uro (po traku) zaletela v sklep vlaka. Sam sem bil vseskozi pri zavesti in s strahom sem poslušal škripanje in zvijanje pločevine, ki je trajalo kar nekaj časa. Čutil sem, kako gre »bržižita« v zrak oz. kako spreminja smer. Želel sem si samo, da

se enkrat že vse ustavi. Ko se je vse umirilo, sem, še sedaj ne vem, kako, prilezel iz kabine, ter nekaj metrov pod gramozno gredo proge skočil iz lokomotive v grmovje.

Takrat verjetno ni bilo nikogar, kateremu bi se pozabil zahvaliti, da sem preživel, in v tistem trenutku mi je bila najtežja smrtina tišina, ki je nastala, ko se je vse umirilo. Ko je prišel nazaj strojevodja stoječega vlaka in me ogorvil, se mi je odvalil kamen od srca. Kmalu je prišel tudi kretnik iz postaje in me seznanil z dogodkom. Kolikor sem se takrat v tistih trenutkih zdel priseben in sem kolikor toliko realno ocenjeval dogodka okoli sebe, pa je večina travm in drugih mučnih posledic tega dogodka prišla pozneje za mano (bruhanje, dušenje, strah, nespečnost, težave s prebavo ...).

Kar zadeva odnos tistih, ki so me na postaji sprejeli, moram reči, da je bil korekten in razumevajoč. Še posebej bi se ob tem zahvalil kolegu Dobrivoju Subič, ki se je kot sindikalist sočutno in tudi sicer skrajno angažiral, da mi pomaga in stoji ob strani. Tudi o odnosu predstavnikov vleke (Ludvik Pevce ...) in vodstva podjetja z direktorjem Igorjem Zajcem na čelu moram reči, da je bil korekten in spoštljiv. Manj lepih besed bi lahko namenil tistemu izmed tam vodilnih sogovornikov, ki me je (po dogodku, kakršnega sem preživel) pošiljal na potniški vlak, da se z njim vrnem v Ljubljano. Tudi nekaterim predstavnikom medijev bi želel kaj povedati – predvsem tistim, ki so, sicer posredno, skušali prikazati dogodek kot krivdo enega od strojevodij. Ob takem dogodku žal malokdo izmed teh ugotavlja, da smo strojevodje v takih primerih žrtve in da kljub telesni nepoško-



dovanosti utrpimo trajne čustvene in druge psihične posledice. Meri in ocenjuje se škoda, razbiti vagoni, poškodovana proga, ljudje pa Ampak to je že druga zgodba.

Cirila smo obiskali nekaj dni po dogodku, še preden je skupaj z ženo odšel na oddih v Atomske toplice. Kot nam je ob tem še zaupal, se njega, kot so se tudi njegovega očeta, ki je bil prav tako železničar, podobni izredni dogodki žal kar držijo. Oče je bil na gorenjski progi priča nesreči, v kateri je umrlo šest železničarjev, in dobro ve, kaj pomeni tak dogodek za nadaljnje življenje posameznika. Ciril pa je od blizu doživel nalet hujših razsežnosti na postaji Jesenice ter med drugim vozil »gomulko«, ki je pred nekaj leti v Celju do polovice zgorela. Kot sam pravi, se še danes v živo spomni panike, ki je ob tem nastala.

Po zadnjem dogodku je njegov sklep glede nadaljnje službene kariere jase. Strojevodskega dela ne bo več opravljal. Kabina lokomotive se mu je, kot sam pravi, »zamerila«. Če bi še vozil, bi vedno imel



Čelna kabina brez strehe v katero je zarit del sklepnega vagona.

pred očmi sklep vlaka.

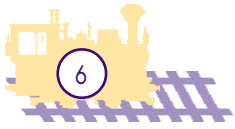
Posledice tega trčenja so prehude. Strah ga je vsega, posebej vožnje. Prve dni ni mogel spati, kolikor pa je, so ga

zbujele moreče sanje, tako da je večino noči preždel na balkonu. Appetita nima. Še največ miru in sprostitve najde ob svojih konjih, čeprav jih zajahati za zdaj še ne upa.

Tisti, ki smo videli zgolj fotografije, še bolj pa tisti, ki so posledice tega trčenja videli od blizu, se ob pogledu na čelo lokomotive lahko le čudimo naključju in sreči, ki jo je Ciril imel, da se je še pravočasno in »pravilno« vrgel proti hodniku lokomotive. Če bi ostal na sedežu, se vrgel pod pult kabine, ali v tem primeru upravljal katero koli drugo električno lokomotivo, potem ..., potem bi tudi ta Budnik imel drugačno naslovnico in drugačno vsebino.

V družini Strajnarjevih se bodo letošnjega 18. avgusta spominjali kot datuma »ponovnega rojstva« njihovega Cirila. Od svojih najbližjih je prvo »darilo«, usnjeno stilizirano podobo pomanjšanega konja, kot njegove velike ljubezni, že dobil. Gotovo bo tudi drugo leto slavil dva rojstna dneva. Mi mu lahko ob tem le želimo, da bi le posledic tega dogodka takrat ne bilo več in bi se slavilo le življenje.





Pivški izrednemu dogodku ob rob

DOBRIVOJ SUBIČ

Na prizorišče izrednega dogodka sem prišel nekaj minut pred šesto uro zjutraj. Bil sem zgrožen in šlo mi je na jok, ko sem si ogledoval posledice tega strahovitega trčenja. Še posebej prizadeto sem opazoval stanje čelne kabine, ki ji je del sklepnega vagona stoječega vlaka odtrgal streho in se zaril v kabino lokomotive. Vsi, ki smo razbitine tega dogodka opazovali, smo bili enotnega mnenja, da je imel naš kolega Ciril Strajnar neverjetno srečo, da je ob takem dogodku ostal živ.

Takoj sem pristopil do kolega Cirila ter mu poskušal, kolikor je bilo to mogoče, v tistih trenutkih pomagati. Že to, da je bil nekdo stalno ob njem, mu je gotovo veliko pomagalo. Sodeloval sem pri vseh stikih in pogovorih, ki jih je imel s predstavniki službe in drugih organov. Treba je reči, da je bil odnos večine korekten in ne v škodo našega kolega.

Če je kaj ob tem dogodku treba posebej omeniti, potem je gotovo treba pohvaliti držo kolega Strajnarja, ki je neverjetno

mirno in spoštljivo nastopil do vseh (tudi do prometnika in drugih službujočih na postaji), kar bi spričo dejstva, da je le nekaj minut prej gledal smrti v oči, bil sposoben le malokdo. Kljub temu da je bil še vedno pod močnim vtisom dogodka, je s to dostojanstveno držo po mojem mnenju veliko povedal o sebi, ob tem pa dostojno zastopal strojevodski poklic, za katerega se je še enkrat pokazalo, kako je lahko nevaren.

NA SEJI SKUPŠČINE NAJVEČ O PIVŠKEM IZREDNEM DOGODKU

Na seji skupščine, ki je bila 5. septembra, smo največ časa namenili trčenju vlakov med postajama Pivka in Gornje Ležee. Dogodek smo natančno rekonstruirali ter se ob tem samokritično vprašali: ali smo za zaščito naših strojevodij v tem dogodku storili dovolj?

Kljub nekaterim različnim pogledom smo v splošni razpravi na skupščini ugotovili, da smo takoj po dogodku podvzeli vse nujne ukrepe, ki so potrebni, da zaščitimo naše ljudi. Cirilu Strajnarju, ki je bil na čelu lokomotive vlaka, ki je trčil v stoječi vlak, smo takoj po izrednem dogodku karseda pomagali in mu zagotovili vso podporo. Na kraj dogodka je hitro po trčenju prispel Dobrivoj Subič in mu vsekoli stal ob strani. Ciril je resda trčenje preživel brez večjih fizičnih poškodb, a ima zaradi tega dogodka hude čustvene in psihične posledice. Organizirano mu je bilo (skupaj z ženo) brezplačno desetdnevno okrevanje v zdravilišču Atomske toplice. V nadaljevanju pa mu bo sindikat zagoto-

vil ustrezno pravno pomoč v odškodninskih zahtevkih, prav tako pa bo tudi poskrbel, da se mu najde ustreznega zaposlitev, glede na izraženo željo, da ne bi več delal kot strojevodja. S kolegom Strajnarjem smo stalno v stiku, obiskalo ga je več sodelavcev, med drugimi tudi predsednik SSSLO Drago Torej in sekretar Silvo Berdajs.

Prav tako smo in še bomo pomagali strojevodji Dušanu Kantarju iz Divače, ki je z vlakom 50407 v trenutku trčenja stal na progi. Predvsem se ta pomoč nanaša na zagotavljanje pravne pomoči v primeru vodenja postopka pred kazenskim sodiščem kot pred morebitno disciplinsko odgovornostjo na SŽ.

Ob tem smo na skupščini ta dogodek kritično obravnavali tudi z vidika sestave komisije ter načina priprave komisijskega poročila, z vidika medijske obravnave tega dogodka, in z vidika širših razlogov (pomanjkanje vlaganj v modernizacijo infrastrukture), ki so posredni vzrok za nastanek

tega izrednega dogodka. V zvezi s tem smo:

- odločno zavrnilo neobjektivno poročanje posameznikov znotraj SŽ in medijev, katerih namen je zamegljevanje dejanske odgovornosti za izredni dogodek, ki se je zgodil 18. avgusta
- izrazili globoko nezaupanje v objektivno preiskavo izrednega dogodka, ki jo vodi komisija, ki jo je imenoval direktor SŽ.
- zahtevali od pristojnih, da raziščejo vse izredne dogodke, ki so se zgodili na progi Ljubljana-Divača, predvsem pa na posameznih postajah za obdobje dveh let, ter da na podlagi te raziskave ugotovijo in odpravijo vzroke za izredne dogodke.
- pooblastili pristojne organe našega sindikata, da če bo treba, sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se zaščiti osebje vlečnih vozil, udeleženih v tem izrednem dogodku.



POROČANJE MEDIJEV IN GLASILA PROMETNIK SINDIKATA SZPS

Poročanje medijev je treba ob tem dogodku posebej obdelati ter kritično osvetliti. Naslovi časopisnih člankov v slogu: »Je za nesrečo kriv človeški faktor?!«, pod takim naslovom pa objavljena fotografija poškodovanega čela lokomotive, lahko neukemu bralcu, ki ob poplavi najrazličnejših informacij presoja dogodke na podlagi bombastičnega naslova in fotografije, napačno vsili mnenje, da je za ta dogodek kriv strojevodja. Da je to res, lahko potrdijo nekateri naši kolegi, ki so svojim znancem morali pojasnjevati pravi vzrok izrednega dogodka, saj so ga ti zaradi neobjektivnega poročanja napačno razumeli.

Tudi na naši seji skupščine, ki je bila 5. septembra, smo tej temi namenili veliko pozornost. Ugotovili smo, da je le malo tiskanih medijev prikazalo ta dogodek ob-

jektivno. Kritično smo presodili tudi reakcijo službe za stike z javnostjo na SŽ, ki ni poskrbela, da bi bile javnosti posredovane prave informacije oziroma, da bi bile negirane nekatere škodljive vsebine člankov (npr: Dnevnik 21. avgust 2001 ...).

Posebni del zgodbe je posredovanje informacij časopisa Prometnik, ki se žal že nekaj časa trudi, še dodatno skaliti že tako napete med sindikalne odnose. Tudi zadnja številka, ki nekaj prostora namenja tudi Pivškemu izrednemu dogodku, skuša slediti tem težnjam. Namen takega poročanja je seveda jasen, vzbuditi pri bralstvu, katerim so naša glasila namenjena, nestrpnost in nezaupanje do drugih v sistemu. Budnik se ni in se tudi v prihodnje ne bo vtikal v »prometniške« zadeve na način, kot se skuša na primer, v zadnji številki Prometnika

enostransko kritizirati izmene strojnega osebja na postaji Divača. V Budniku smo že enkrat (ob poskusu vsiliti časopisno polemiko okrog izrednega dogodka v Verdu) zapisali, da pisanje v sindikalnih časopisih ne sme biti generator novih sporov, ki se potem hitro prenesejo med zaposlene v sistemu. Članstvo zato pozivamo, da ne nasede provokacijam in namernim poskusom vsiliti s takšnim pisanjem med nas razdor.

V vsakem primeru takšno pisanje obsojamo in ga označujemo kot nekorektno. Toda za ceno dobrih odnosov z veliko večino prometnikov, ki svoje odgovorno delo opravljajo korektno in v duhu dobrih odnosov do vseh v sistemu, z vodstvom tega sindikata, ki ima očitno neke druge cilje, ne bomo razvijali časopisnih polemik.

KDO NOSI GLAVO V ŽAKLJU?

Takoj po izrednem dogodku so se v različnih pogovornih krogih razvile debate o tem, kdo oziroma katero delovno mesto je tisto, ki v tej zadevi oziroma nasploh v sistemu nosi največjo odgovornost. Ugotovitve, kot je bila tista v časopisu Prometnik: »še se sedaj se vidi, kako odgovorno delo je delo prometnika« gotovo držijo. Ob taki debati bomo hitro ugotovili, da sleherni

delavec, ki opravlja službo izvršilnega železniškega delavca, nosi za opravljanje svojega dela veliko odgovornost. Kdo v konkretni zadevi izrednega dogodka med postajama Pivka - Gornje Ležeeče nosi breme odgovornosti krivca za trčenje, bo pokazala preiskava izrednega dogodka in ugotovitev odgovornosti pred pristojno disciplinsko komisijo. Tisto, kar pa se v teh

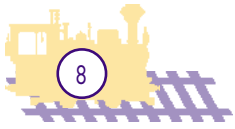
pogovorih kaj rado hote ali nehote pozablja, pa je odgovor na vprašanje, kdo je ob takih izrednih dogodkih najbolj izpostavljen oz. kdo je tisti, ki nosi glavo v žaklju in je neposredno življenjsko ogrožen. Odgovor na to vprašanje pa je samo eden. Strojevodja. Ne pozabimo tega!

Zdenko LORBER

In na koncu še pomembno obvestilo!

V primeru izrednih dogodkov, še posebej tistih s hujšimi razsežnostmi, pokličite svojega sindikalnega zaupnika, ki bo poskrbel, da vam pravice pri takih dogodkih ne bodo kratene. Skrb, da bodo predstavniki sindikata ob hujšem izrednem dogodku obveščeni v čim krajšem času pa velja tudi službujočim nadzornikom lokomotiv, ki imajo telefonske številke sindikalnih zaupnikov vedno pri roki.





SKUPŠČINA IZVOLILA NOVEGA PODPREDSEDNIKA SINDIKATA TER PREDSEDNIKA IN ČLANE STATUTARNE KOMISIJE

Na podlagi volitev, ki so bile izvedene na skupščini SSSLO 5. septembra, so bili izvoljeni naslednji kandidati:

Za **podpredsednika SSSLO** je bil na predlog OO Zidani Most po drugem krogu volitev izvoljen:

GORAZD SENICA

Za **predsednika statutarne komisije** je bil na predlog OO Maribor in OO Divača izvoljen:

SILVO BERDAJS

Za **člane statutarne komisije** so bili izvoljeni:

IGOR VESELKO	OO Maribor
PETER MISJA	OO Zidani Most
ŠTEFAN KUJAVEC	OO Ljubljana
SERGIJ BIRSA	OO Nova Gorica

GORAZD SENICA – NOVOIZVOLJENI PODPREDSEDNIK SSSLO

Gorazd Senica je rojen 2. oktobra 1966 v Ljubljani in stanuje v Hrastniku. Po končani srednji elektro šoli se je leta 1984 zaposlil v takratnem tozdu za vleko vlakov Ljubljana. Novembra 1986 se je izšolal za strojevodjo elektro vlečnih vozil. To delo je opravljal do leta 1997, ko je bil razporejen na delovno mesto nadzornika lok. elektro vleke SV Ljubljana.

In kaj pravi sam ob nedavni izvolitvi za podpredsednika SSSLO:

»Delo sindikata in sindikalnih zaupnikov sem vseskozi spremljal. Nemaokrat sem se s sodelavci pogovarjal o delu sindikata, kaj je bilo storjeno, in kaj bi se dalo še storiti. Dejstvo pa je, da obstajajo »pravila igre«, katere ne bomo rešili z »debatami«, ampak tako, da se reševanja težav aktivno lotimo.

Kaj pomeni imeti močan in enoten kolektiv, sem na lastni koži kot mlad strojevodja občutil decembra 1988. Stres s strani delodajalca in pogum, ki so mi ga vivali posamezniki iz vrst strojevodij, ki so se uprli režimu, ki so ga izvajali nadrejeni nad nami, mi bo ostal v spominu. Tistega hladnega decembrskega jutra sem bil med zadnjimi strojevodji, ki jim je bilo odrejeno, da »turnus vlak« pripeljejo do končne postaje in potem se je začelo. Kaj? S tistim dnem se je začel sindikalni boj. Zaradi moje neizkušenosti v prometu se nisem aktivno vključil v sindikat, vendar z leti na tirih sem si pridobil toliko izkušenj, da sem se začel aktivneje zanimati o delu v njem. Jasno je, da vsak izmed nas vidi dobra in slabše opravljena dela. Zavedam se, da je lažje kritizirati, kot pa realizirati. In prav zato sem se odločil, da se bom aktivneje vključil v delo



sindikata, podporo in s tem zaupanje pa mi je dalo članstvo na volitvah. Ob enem pa od vas zahtevam: Bodite kritični, tako kot sem bil jaz, saj le tako vem, da vam ni vseeno za obstoj našega sindikata, ki ima močno avtoriteto med sindikati. Vse kritike oz. pripombe posredujte zaupnikom na vaših območnih odborih ali pa meni osebno oziroma na moj službeni naslov. Moji prvi vtisi v novi vlogi na sindikatu so izredni in prepričan sem, da smo zelo dober in trmast tim, in taki smo lahko samo ob vaši podpori.

Vsem članom sindikata strojevodij Slovenje se zahvaljujem za zaupanje in vam zagotavljam, da se bom s sodelavci karseda trudil za vaš in naš boljši jutri.

Varno in čim manj stresno vožnjo vam želim.»



Nogometni turnir SSSLO

ŠTAJERSKO OBARVAN FINALE NA NOGOMETNEM TURNIRJU V SAVI

Spet smo se srečali vsi območni odbori, kje drugje kot pri najbolj zanimivi igri, in to je mali nogomet v kraju Sava. Nismo mogli mimo dejstva, da smo železničarji, kajti samo igrišče se nahaja poleg proge in mimo vozeči vlaki so nam dajali spodbudo z oddajanjem zvočnih signalov. Letos je turnir organiziral OO Ljubljana in sicer 8. septembra z žrebom ob 8.30 in začetkom ob 9. uri. Tekme so stekle v zelo borbenem duhu, tudi s kakšno sočno opazko na račun sodnika, kajti ni vseeno, katero mesto si osvojil na koncu. Za potešitev žeje in dovolj velike porcije hrane je poskrbel predsednik OO Ljubljana Anton Lokar, Jože Tori ter vaščani in njihovi otroci. Drugič letos je bil za prvo mesto, poleg zmagovalnega, dodeljen še prehodni pokal, katerega je prispeval glavni odbor, ostal pa bo v trajni lasti tiste ekipe, ki trikrat zaporedoma zmagaja. Lani so si prvo gravirano ploščico na tem pokalu prislužili Mariborčani. Kako pa je bilo letos?

Tudi letos je zmagala ekipa OO Maribor, ki je dokazala, da ima zares ekipo, sestavljeno iz dobrih posameznikov. Drugo mesto so osvojili nogometaši iz OO Celje. Tretje mesto pa je po streljanju enajstmetrovk pripadlo ekipi iz Divače. V nadaljevanju so se zvrstili: 4. mesto OO Ljubljana, 5. mesto OO Nova Gorica, 6. mesto OO Zidani Most, 7. mesto OO Jesenice in 8. mesto ekipa OO Novo mesto. Za najboljšega strelca je bil izbran Branko Školiber (7 zadevkov) iz OO Maribor, za naj vratarja pa Boštjan Jurič iz OO Celje. Ob celodnevem napornem tekanju za usnjeno



Zmagovalna ekipa Mariborčanov. Od leve stojijo: Davorin Poljanec, Miro Kokol, Roman Tajhman, Vitomir Kranjc, Boris Šprah in kapetan Drago Čimerman. Čepijo: Bojan Plošnik, Branko Školiber (prvi strelec turnirja) in Branko Bastašič

žogo smo se zadnji razšli ob 18.30, nekateri tudi s kakšno poškodbo, vendar se bomo vsi zdravi srečali že na naslednjem turnirju.

Alojz LETNAR

Piknik OO Maribor

LETOS NA PIKNIKU PRVIČ AVSTRIJSKI STROJEVODJE

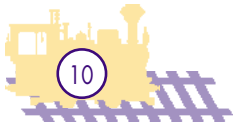


Zaradi treh posebnosti kaže letošnji piknik, ki smo ga Mariborčani organizirali v petek, sedmega septembra, posebej opisati.

Prvič. Po treh letih smo se ponovno »vrnili« na lokacijo Račkih ribnikov (bližje postaji Rače), ki se je zaradi urejene okolice, bližine železniške postaje, možnosti namestitve miz v pokrite prostore in boljšega parkirnega prostora, izkazala kot prava lokacija, primerna tudi za naša prihodnja srečanja.

Drugič. Letos smo prvič poskrbeli, da smo na pikniku imeli živo glasbo. Za to sta poskrbela naša člana; upokojeni strojevodja Rola Friderik (klaviature) in pomočnik strojevodje Bogdan Dajčbauer (kitara). S svojo glasbo sta prijetno popestrila naše srečanje ter dala našemu druženju še veselejšo podobo.

Tretjič. Glede na to, da se tako rekoč vsak dan srečujemo z našimi Avstrijskimi kolegi, se do zdaj še ni zgodilo, da bi se skupaj družili in veselili na kakšnem pikniku. Na našem septembrskem pikniku smo tako prvič gostili sedmerico avstrijskih strojevodij, ki so



se nam za to povabilo iskreno zahvalili ter se nasploh v naši družbi imenitno zabavali. Da je do tega srečanja prišlo, gre veliko zaslugo pripisati prvi mednarodni konferenci strojevodij, ki je bila letos v Gradcu. Na tem srečanju strojevodij štirih držav smo navezali stike in tako se zdaj že redno srečujemo z nekaterimi našimi severnimi kolegi. Mimogrede, avstrijski kolegi so nam vrnili naše gostoljubje tako, da so nas povabili na njihovo srečanje 29. septembra v Gradcu.

Kolesarski izlet

TRI DNI PO DOLENJSKI

Ekipa kolesarjev iz Maribora, ki je lani v dveh dneh prikolesarila iz Štajerske prestolnice do morja, je imela letos drugi cilj. Po dolgem in po čez prekolesariti Dolenjsko ter spoznati njene lepote. Prijavljeni udeleženci smo se nekaj dni prej zbrali v enem od lokalov, kjer smo naredili podroben načrt trase in izvedli tehnično predpripravo (beri; nabava hrane in pijače), da nam na tridnevnem križarjenju s kolesi ne bi ničesar primanjkovalo. Za prvi dan je bil naš cilj priti iz Maribora preko Slovenske Bistrice, Rogaške Slatine, Bizeljskega do Brežic. No, uspelo nam je priti malo dlje, in sicer do Kostanjevice na Krki. Zvečer smo se namesto v kopalnici kopali kar v hladno sveži Krki ter speči pod šotori (ob hudi nevihti) čakali naslednji dan. Drugi dan kolesarjenja nas je ves dopoldan pošteno hladil rahel dež, ampak od Črnomlja je že bilo lepše vreme. So pa takrat nastopili pravi klanci, tako da smo bili na tak ali drugačen način mokri ves dan.

Spali smo v Kočevju, še prej pa smo nekateri okusili nekaj večernega utripa na vaški zabavi v bližnji vasi. Tretji dan je bilo vreme najlepše, pa tudi pokrajina ob Žuženberku, Trebnjem, Sevnici in vse do Zidanega mosta je čudovita. Kot je bilo v načrtu smo se iz Zidanega Mostu zvečer domov odpravili z vlakom. Da je kolesarki izlet uspel, gre posebna zahvala strojevodjema Petru

Sicer pa je bilo na našem pikniku veselo kot vedno. Bilo nas je okrog 140, čeprav se je spilo in pojedlo, kot da jih je še vsaj pol toliko zraven. Ekipi, ki je piknik pripravila, gre res vsa pohvala, da je ta v celoti uspel. Za konec pa še samo izid tradicionalne nogometne tekme med starimi in mladimi. Z rezultatom tri proti ena so slavili mlajši. Na svidenje prihodnje leto!



Bračku in Vinku Grosu, ki sta poskrbela za vse. Vinko se je izkazal kot odlični kuhar, ki se znajde tudi v »taborniških« razmerah kuhanja, Peter pa je imel na skrbi vso ostalo logistiko, tako da je naš izlet deloval kot kakšen italijanski »giro«.

Letos nas je bilo na izletu že več kot lani. Ob tako uspelih izletih verjamem, da nas bo drugo leto še več.

SREČEN DOGODEK

Naša blagajničarka, Nastja Polše, ki v Budniku skrbi za to, da se vsi vaši članki prepišejo in ustrezno oblikujejo, je ravno v času priprave tega Budnika rodila krepkega fantka. Iskrene čestitke in vse najboljše mamici in fantku!

Sindikalna klapa iz Maribora





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:
Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7,
1000 Ljubljana.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarife št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenije, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

**V PRIHODNJI
ŠTEVILKI BOMO
VEČJI POUKARJEK
DALI VSEBINAM,
KI SE DOTIKAJO
MEDNARODNIH
AKTIVNOSTI
NAŠEGA
SINDIKATA**

Malo za šalo, malo za res

Policaj pride v slaščičarno.

Policaj: »En jogurt in kremšnito.«

Slaščičar: »Jogurta nimamo.«

Policaj: »Potem pa jogurt in čokoladno torto.«

Slaščičar: »Jogurta nimamo.«

Policaj: »V redu, bom pa jogurt in sadno torto.«

Slaščičar: »Sem rekel, da jogurta nimamo.«

Policaj: »No dajte mi jogurt in zamorčka.«

Slaščičar, ki mu je tega dovolj, stopi izza pulta in primaže policaju eno okrog ušes.

Policaj to sicer mirno prenese, vseeno pa ukrepa. Na policijski postaji kamor odpelje slaščičarja,

odda poročilo in čaka, kaj bo rekel komandir.

Komandir: »Državljan, zakaj ste udarili policaja?»

Slaščičar: »Je naročil jogurt in kremšnito, sem rekel, da jogurta ni, je naročil jogurt in čokoladno torto,

sem rekel, da jogurta ni, je naročil jogurt in sadno torto, sem rekel, da jogurta ni, je naročil jogurt in zamorčka, sem rekel, da jogurta ni, je naročil jogurt ... no, potem sem pa izgubil živce.«

Komandir: »Prav ste naredili, jaz bi še mu tisti jogurt v glavo zabrisal.«

Soprog in oče štirih otrok ne more več molčati. Strašen dvom ga muči:

»Poslušaj, Sara, men' se zdi, da Davidek ni moj!«

»Le kako moreš reč' kaj tac'ga. Pa glih Davidek je tvoj!«

Mati prednica svari novičke: »Moški so živali. Kaj bi ti naredila, če bi te v gozdu napadel moški?«

»Njemu bi odpela hlače, jaz bi pa dala kiklo gor.«

Prednica: »A se ti je zmešalo?«

Novička: »Nič zmešalo. Kaj pa mislite, kdo bi hitreje tekel. A on s hlačami dol al' jaz s kiklo gor?!«

Nuni gresta na sprehod in ju napadeta grobijana. Jima strgata obleko s telesa, potem pa o-o-lala.

Vzdihne nuna: »Oče, odpusti jim, saj ne vedo, kaj delajo!«

Druga nuna: »Moj ve, moj ve«

»Sem v kritičnih letih. Prvič se mi je zgodilo, da drugič nisem mogel. Ali je to kaj hujšega?«

»Hudo bo, ko se bo drugič zgodilo, da prvič ne morete!«

Košir pride v ženitno posredovalnico: »Prosim, pokažite mi slike nevest, ki imajo več kot milijon dote.«

Živa: »Pri dotah nad 500 tisoč tolarjev ne kažemo slik!«

Gorenjka na strokovnem izpitu. »No, vi nam pa na kratko povejte, kar preprosto, brez fraz, kaj je to: ustava, uprava in država?«

»Ustava sem ob šestih, uprava sem se tud', če sem pa država, vas pa prov nič ne briga!«

Mali oglas:

»Mlad kmet išče dekle s traktorjem. Ženitev ni izključena. Slika traktorja zaželeno.«

»Sestra, vprašajte pacienta, kako se piše, da bomo lahko obvestili domače.«

Sestra se vrne: »Pacient pravi, da domači vedo, kako se piše.«

