

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Imenovani direktorji odvisnih družb

Intervju

Igor Blejec, Slovenske železnice morajo biti ekonomsko učinkovit sistem

Fotoreportaža

Pekel v kabini

Potniški promet

Novosti in spremembe v voznem redu

Reportaža

Z vlakom v Liechtenstein

Spoznavanje Škotske z muzejskim vlakom

Intervju

Jean-Pierre Loubinoux, generalni direktor Mednarodne železniške zveze UIC



***Prevozi malih pošilk po vsej Sloveniji,
od vrat do vrat, v 24 urah!***

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,
lahko tudi v sosednjih državah,
in jo po ugodni ceni pripeljemo na želeni naslov.**

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.
Sekcija za male pošiljke
Prodajna služba
Kajuhova 51
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

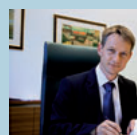
Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.877 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. januarja 2012.



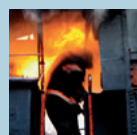
Tovorni vlak v bližini postaje Preserje
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno
Imenovani direktorji odvisnih družb



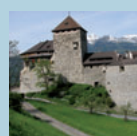
Intervju
Igor Blejec: Slovenske železnice morajo biti ekonomsko učinkovit sistem



Fotoreportaža
Pekel v kabini



Potniški promet
Novosti in spremembe v voznem redu



Reportaža
Z vlakom v Liechtenstein



Reportaža
Spoznavanje Škotske z muzejskim vlakom



Intervju
Jean-Pierre Loubinoux, generalni direktor Mednarodne železniške zveze UIC



1

Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik

Novi generalni direktor Slovenskih železnic **Igor Blejec** je 15. novembra prevzel krmilo družbe. Bogate izkušnje ima z vodenjem podjetij s področja kemije, elektrotehnike in strojne industrije, prav tako pa tudi iz kriznega menedžmenta, predvsem s področja prestrukturiranja in optimizacije. Kot menedžer je vodil podjetja, ki so se znašla v težkem gospodarskem položaju, ter v njih v praksi izvajal programe organizacijskega in poslovnega prestrukturiranja s poudarkom na zniževanju stroškov, optimizaciji in prenovi poslovnih procesov ter pridobivanju novih poslov. Prosili smo ga intervju, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost Slovenskih železnic.

Prepričan je, da mu bo z vodilno ekipo uspelo prestrukturirati oziroma sanirati sistem Slovenskih železnic. Seveda pri tem pričakuje podporo vseh zaposlenih. »Slovenske železnice niso v kritičnem stanju, vsekakor pa je skrajni čas za ukrepanje,« je povedal. Družbo bomo sanirali in prestrukturirali na podlagi strategije, ki jo je pripravila svetovalna družba A. T. Kearney. Poslovodstvo skupaj z direktorji odvisnih in hčerinskih družb pripravlja poslovni načrt in ukrepe. Te ukrepe bodo po potrebi usklajevali tudi s socialnimi partnerji.

Igor Blejec je še poudaril: »Slovenske železnice morajo tako kot druge gospodarske družbe, dosegati ekonomičnost in dobičkonosnost, seveda ob zagotavljanju socialne varnosti za zaposlene. Naš cilj je dobičkonosna rast. Rast prihodkov ob hkratnem strogem obvladovanju stroškov se mora odraziti v rasti dobičkonosnosti skupine že leta 2012. Naš kratkoročni cilj je doseči pozitivni poslovni izid že v prihodnjem letu.«

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 12. decembra na predlog poslovodstva imenoval direktorje odvisnih družb. **Mag. Igor Hribar** je bil imenovan za direktorja družbe SŽ-Tovorni promet, **mag. Boštjan Koren** za direktorja družbe SŽ-Potniški promet in **Marko Brezigar** za direktorja družbe SŽ-Infrastruktura.

Novi vozni red je začel veljati 11. decembra in bo veljal do 8. decembra prihodnje leto. Dvanajstega decembra so Slovenske železnice objavile osveženo spletno stran potniškega prometa, ki je dosegljiva na naslovu <http://www.slo-zeleznice.si>. Poleg bogatejših vsebin jo odlikuje še bolj pregledna oblika. Na prenovljeni spletni strani so najbolj iskane informacije - to je posebne ponudbe za potovanja po Sloveniji in v tujino, informacije o voznih redih, aktualnih prometnih razmerah - še bolj pregledno predstavljene in lažje dosegljive. Glavne prednosti prenovljene spletne strani so predvsem hitrejša nalaganja, hiter dostop do voznih redov in drugih priljubljenih vsebin ter lažje upravljanje vsebin.

Konec novembra smo zaposleni na Slovenskih železnica volili člane v svete delavcev v odvisnih družbah in matični družbi. Večina zaposlenih je na zborih delavcev v posameznih družbah izrazila željo po ustanovitvi svetov delavcev in velika večina se je tudi udeležila volitev. Izvoljenih je bilo devet članov v krovni družbi Slovenske železnice, d. o. o., po trinajst članov v družbah SŽ-Tovorni promet, d. o. o., in SŽ-Potniški promet, d. o. o., ter po petnajst članov v družbah SŽ-Infrastruktura, d. o. o., in SŽ-Centralne delavnice, d. o. o. Verjamemo, da bodo izvoljeni člani svetov delavcev v naslednjih štirih letih kljub težkim in negotovim razmeram uspešno zastopali interese ter stališča zaposlenih in podjetja ter da bodo s svojimi izkušnjami in znanjem še naprej ohranjali visoko raven socialnega dialoga na Slovenskih železnica.

Vesele božične in novoletne praznike ter veliko sreče, zdravja in uspehov v novem letu 2012!

Imenovani direktorji odvisnih družb

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 12. decembra na predlog posloводства imenoval direktorje odvisnih družb. **Mag. Igor Hribar** je bil imenovan za direktorja družbe SŽ-Tovorni promet, **mag. Boštjan Koren** za direktorja družbe SŽ-Potniški promet in **Marko Brezigar** za direktorja družbe SŽ-Infrastruktura.

Igor Hribar je magister ekonomije. Na Slovenskih železnica je zaposlen od leta 1998. V letih 2007 in 2008 je bil izvršni direktor poslovne enote tovorni promet. V letih 2010 in 2011 je opravljal naloge generalnega sekretarja, nazadnje pa je bil pooblaščenec za komercialo v tovornem prometu.

Boštjan Koren je magister menedžmenta. Na Slovenskih železnica je zaposlen od leta 1986. Od leta 2002 do reorganizacije Slovenskih železnic

v holding je opravljal funkcijo izvršnega direktorja poslovne enote potniški promet.

Marko Brezigar je po poklicu univerzitetni diplomirani inženir gradbeništva s specializacijo MBA. Pred prihodom na

Slovenske železnice, leta 1994, je bil odgovorni projektant in tri leta pomočnik direktorja v SŽ-Projektivnem podjetju. Vodil je projekt zgraditve nove proge Murska Sobota–Hodoš. Od leta 2000 je vodil Področje za inve-

sticije, v letih 2007-2009 je bil izvršni direktor poslovne enote vzdrževanje infrastrukture, do imenovanja pa pomočnik direktorja poslovne enote infrastruktura, za vzdrževanje.

Marino Fakin



mag. Igor Hribar, direktor družbe SŽ-Tovorni promet (foto: Miško Kranjec)



mag. Boštjan Koren, direktor družbe SŽ-Potniški promet



Marko Brezigar, direktor družbe SŽ-Infrastruktura

Ustanovljeni so novi sveti delavcev

Zaposleni na Slovenskih železnica so od 28. do 30. novembra volili člane v svete delavcev v odvisnih družbah in matični družbi. Izvoljeni člani so se decembra sestali na ustanovnih sejah ter izvolili predsednike in namestnike predsednikov.

Na ustanovni seji sveta delavcev družbe Slovenske železnice, d. o. o., 1. decembra, je bil za predsednika sveta delavcev izvoljen **Roman Šuen**, na njegovo namestnico pa **Hermi-na Šabanov**. Člani sveta delavcev so na ustanovni seji izvolili

tudi delavskega direktorja, in sicer **Alberta Pavliča**.

Člani sveta delavcev SŽ-Potniški promet so 8. decembra za predsednika izvolili **Dejana Švarca**, za njegovega namestnika pa **Darka Lobnika**. Na drugi seji sveta delavcev, 19. decembra, so za delavskega direktorja izvolili **Remzijo Cinca**.

Na ustanovni seji sveta delavcev družbe SŽ-Tovorni promet, d. o. o., ki je bila 9. decembra, je bil za predsednika sveta delavcev izvoljen **Vladimir Runko**, za

njegovega namestnika pa **Anto Radman**.

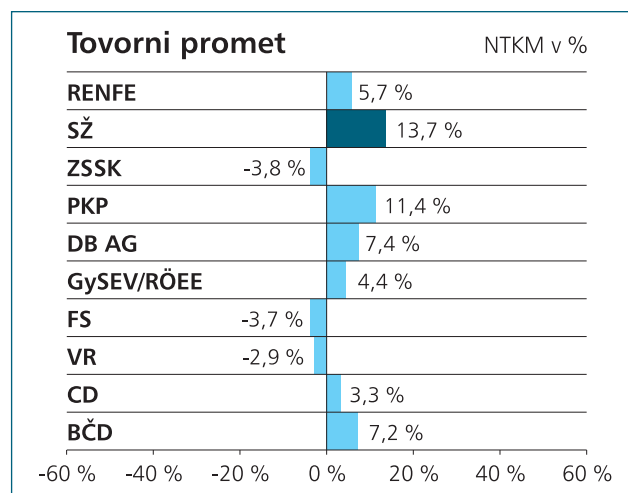
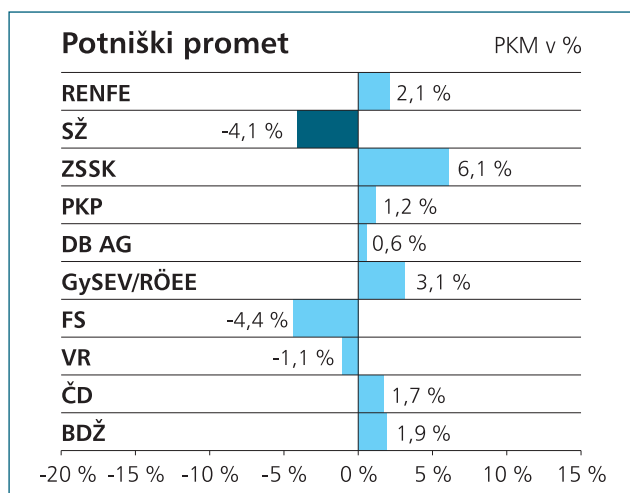
Šestnajstega decembra so člani sveta delavcev družbe SŽ-Infrastruktura izvolili za predsednika sveta delavcev **Damjana Raka**, za njegovega namestnika **Bojana Gajška**, za delavskega direktorja pa **Romana Piletiča**. Damjan Rak je zaradi nezdržljivosti funkcij nato odstopil z mesta predsednika Sindikata železniškega prometa Slovenije. Predsednik sindikata je postal **Matjaž Skutnik**.

Na ustanovni seji novega sveta delavcev SŽ-Centralne delavnice, ki je bila 13. decembra, je bil za predsednika sveta delavcev izvoljen **Silvo Berdajs**, za njegova namestnika pa **Robert Müllner** in **Diko Ivanovič**. Za delavskega direktorja družbe je bil ponovno izvoljen **Zdravko Skrbiš**. V nadzornem svetu družbe bosta delavce zastopala **Silvo Berdajs** in **Slavko Petrovič**.

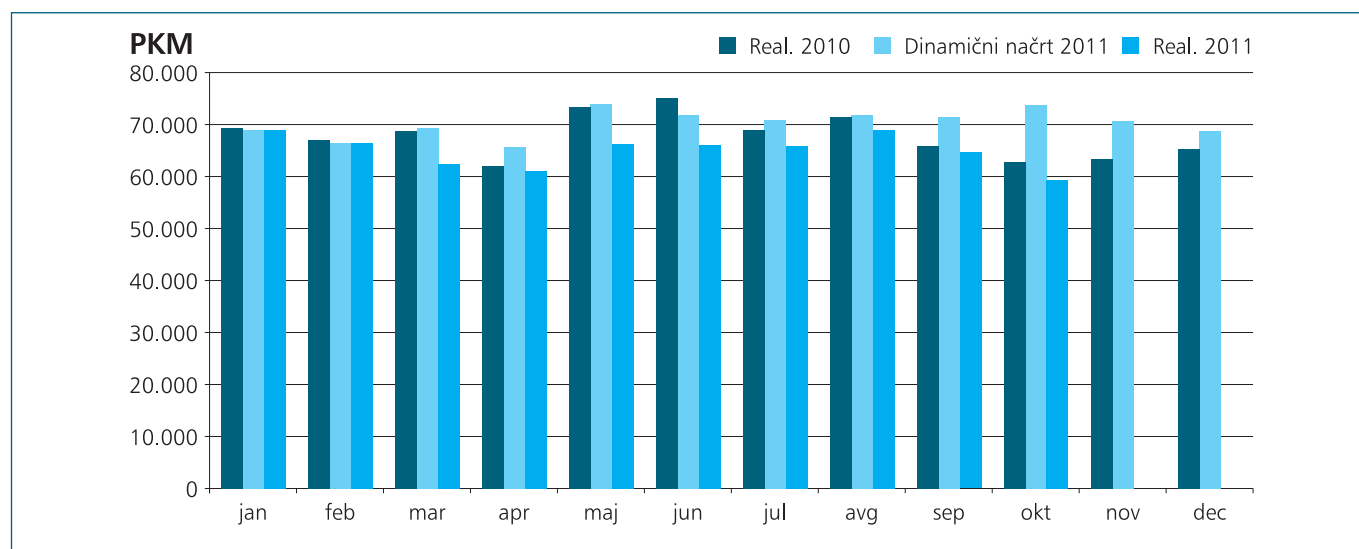
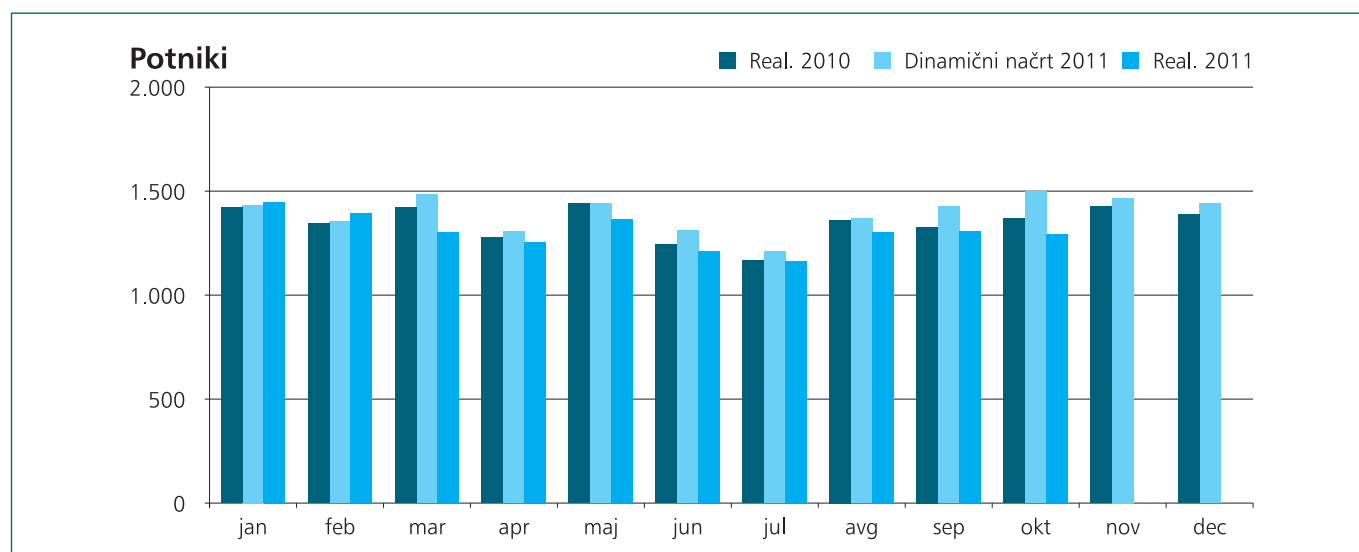
Marino Fakin

Obseg dela evropskih železnic Januar–oktober 2011/2010

Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC



Potniški promet Slovenskih železnic



Igor Blejec, generalni direktor Slovenskih železnic

Slovenske železnice morajo biti

Igor Blejec, univerzitetni diplomirani ekonomist, je 15. novembra za naslednja štiri leta prevzel delovno mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic. Ima bogate izkušnje z vodenjem podjetij s področja kemije, elektrotehnike in strojne industrije, prav tako pa tudi izkušnje iz kriznega menedžmenta, predvsem s področja prestrukturiranja in optimizacije. Kot menedžer je vodil podjetja, ki so se znašla v težkem gospodarskem položaju, ter v njih v praksi izvajal programe organizacijskega in poslovnega prestrukturiranja s poudarkom na zniževanju stroškov, optimizaciji in prenovi poslovnih procesov ter pridobivanju novih poslov. Prosili smo ga pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na stanje in prihodnost Slovenskih železnic.

Gotovo lahko zatrdimo, da je delo generalnega direktorja Slovenskih železnic v tem težkem gospodarskem obdobju vse prej kakor enostavno, morda celo nevhvaležno. Kakšna je bila vaša motivacija, da ste se odločili za kandidaturo za generalnega direktorja?

Verjamem, da imam potrebno znanje in izkušnje ter da nam bo z vodilno ekipo, ki smo jo oblikovali, uspelo prestrukturirati oziroma sanirati sistem Slovenskih železnic. Seveda pri tem pričakujem podporo vseh zaposlenih. Slovenske železnice so po številu zaposlenih eden največjih sistemov v Sloveniji, in brez dejavne udeležbe zaposlenih sanacija ter nadaljnji razvoj nista mogoča.

Kakšna je bila vaša poklicna pot in na katerih področjih ste do sedaj delovali?

Začel sem kot pripravnik v podjetju Teol. Kmalu sem postal pomočnik vodje komercialne, nato pa finančni direktor in pozneje generalni direktor. V Teolu sem delal približno dvajset let. Nato sem se zaposlil v družbi Siteep, kjer sem kot krizni menedžer deloval v času pripojitve družb Tegrad in Pap Telematika. Pozneje sem se zaposlil v družbi Geostroj, kjer sem kot generalni direktor delal osem let. V tem času sem še enkrat deloval v Siteepu, in sicer z vnaprej določenim šestmesečnim mandatom. Kot krizni menedžer sem imel nalogo sanirati družbo, za katero je bil že pred mojim prihodom podan stečajni nalog. Posebej bi rad poudaril, da medijski zapisi, da sem več družb spravil v stečaj, nikakor ne držijo. Teol je bil pripojen družbi Orka. Geostroj še posluje, vendar ima drugega lastnika. V podjetju Siteep pa sem sodeloval samo v fazi sanacije. S sodelavci smo družbo pripeljali v postopek prisilne poravnave in se tako izognili stečaju, kar bi bila za vse udeležene precej slabša rešitev.

Kaj menite o položaju Slovenskih železnic?

Slovenske železnice so podjetje, ki ima poseben položaj. So zelo pomembne za gospodarski razvoj Slovenije in omogočajo določeno raven mobilnosti prebivalstva. Slovenske železnice pridobijo del sredstev, s katerimi opravljajo obvezne gospodarske javne službe, iz državnega proračuna. Hkrati pa morajo kot gospodarski subjekt poslovati tako kot druge gospodarske družbe. Zato morajo dosegati ekonomičnost in dobičkonosnost, seveda ob zagotavljanju socialne varnosti za zaposlene. Menim, da Sloven-

ske železnice niso v kritičnem stanju, vsekakor pa je skrajni čas za ukrepanje. To pomeni izvedbo sanacije in prestrukturiranja na podlagi strategije,

ki smo jo pripravili s svetovalno družbo A. T. Kearney, in na podlagi naših lastnih ukrepov. Ti bodo prilagojeni strategiji, na področjih, kjer vidimo bistvena



Igor Blejec,
generalni direktor Slovenskih železnic
(foto: Miško Kranjec)

ekonomsko učinkovit sistem

odstopanja od nje, pa bomo uvedli lastne rešitve.

Kako presojate storitve Slovenskih železnic z vidika kakovosti in konkurenčnosti?

Storitve v potniškem in tovornem prometu so primerljive s storitvami v evropskem prostoru, naše stranke nam velikokrat posredujejo želje in priporočila za izboljšanje kakovosti naših storitev. V potniškem prometu so zamude majhne in primerljive z drugimi evropskimi državami ter se še zmanjšujejo. Uporabnikom tako v tovornem kot v potniškem prometu pa moramo še bolj približati železnico in jo predstaviti kot varen, do okolja prijazen, udoben, zanesljiv, učinkovit in cenovno ugoden sistem prevoza.

Katere cilje in prednostne naloge ste si zadali?

Naš cilj je dobičkonosna rast. Rast prihodkov ob hkratnem strogem obvladovanju stroškov se mora odraziti v rasti dobičkonosnosti skupine že leta 2012. Naš kratkoročni cilj je doseči pozitivni poslovni izid že v prihodnjem letu.

Kaj bo pomenila uresničitev strategije, ki jo je poslovodstvo že sprejelo?

Opredeljena strategija nam daje jasne cilje in usmeritve, kako doseči zastavljene cilje dobičkonosne rasti, zmanjšanja zadolženosti skupine in ustvarjanja investicijskega potenciala za nujno potrebno posodobitev vseh dejavnosti skupine ter izboljšanje kakovosti naših storitev. Strateške cilje bomo prilagodili morebitnim večjim spremembam v gospodarstvu in okolju. Sprejetje in uresni-

čevanje strategije sta bistvena pogoja za sanacijo in prestrukturiranje Slovenskih železnic. Na podlagi strategije imamo pripravljene konkretne ukrepe, ki bodo vključeni v poslovni načrt. Te ukrepe bomo po potrebi usklajevali tudi s socialnimi partnerji.

Zakaj je treba prestrukturirati Slovenske železnice?

Eden od vzvodov za uresničitev strateških ciljev je tudi sprememba organizacije ter upravljaljskih pravil skupine SZ. Cilj prestrukturiranja Slovenskih železnic je bolj pregledno obvladovanje sistema in doseganje pozitivnih poslovnih učinkov. Krovna družba Slovenske železnice, d. o. o., bo obvladovala nove odvisne družbe SZ-Infrastruktura, SZ-Tovorni promet in SZ-Potniški promet ter druga podjetja v sistemu. Določene strateške poslovne funkcije bodo centralizirane na Slovenskih železnicah, d. o. o. – predvsem nabavna, finančna in računovodska funkcija, informacijska tehnologija, razvojna in kadrovska funkcija. Pomembna bo prenova informacijskega sistema, ki bo omogočala enako, pregledno in učinkovito izvajanje centraliziranih procesov za vse družbe v skupini. Nadzorni svet je na predlog poslovodstva že imenoval direktorje odvisnih družb. Direktor SZ-Tovorni promet je postal mag. Igor Hribar, direktor SZ-Potniški promet mag. Boštjan Koren, za direktorja SZ-Infrastruktura pa je bil imenovan Marko Brezigar. Vsi so uveljavljeni strokovnjaki na svojem področju. Poslovodstvo pripravlja skupaj z njimi pozitivno naravnani, realni in uresničljivi poslovni načrt. Direktorji družb v sistemu Slovenskih železnic in poslovodstvo Slo-

venskih železnic smo se zavezali uresničiti poslovnega načrta. Naš cilj je doseganje konkretnih merljivih učinkov, ki se odražajo v večjem ekonomskem učinku



Železničarske korenine: Kapa na glavi našega novega generalnega direktorja ima zanj prav poseben pomen. Dolga leta jo je nosil njegov ded, Anton Blejec, ki je delal kot strojevodja v ljubljanski kurilnici, kjer se je upokojil leta 1955. Igor Blejec je dedovo kapo s ponosom postavil na polico svoje pisarne, kjer ga vsak dan opominja na častitljivo tradicijo železnice pri nas. (foto: Miško Kranjec)

in nižjih stroških. Ti se bodo zniževali na vseh področjih, neizogibno tudi na področju stroškov dela, kjer se bomo o ukrepih usklajevali s socialnimi partnerji.

Kakšne bodo sanirane Slovenske železnice in v kolikšnem času bi to bilo mogoče doseči?

Cilj je, da Slovenske železnice že naslednje leto poslujejo pozitivno. Ekonomsko okolje bo v Sloveniji in Evropi še krizno, proračunska sredstva za izvajanje obveznih gospodarskih javnih služb in posodobitev JŽI so omejena. Zato bomo morali sami pridobiti čim več prihodkov in z obvladovanjem

stroškov zagotoviti pozitivno poslovanje.

Kako vidite vlogo lastnika v tem procesu?

Lastnik zahteva, da so Slovenske železnice poslovno učinkovite, da ustvarijo večji donos na kapital in večjo dodano vrednost ter da zagotavljajo socialno varnost za zaposlene. Pričakujem, da se bodo v prihodnje začela vlaganja v posodobitev in razvoj železniške infrastrukture, kar bo pozitivno vplivalo tako na poslovanje Slovenskih železnic kot na razvoj slovenskega gospodarstva. Seveda pa pričakujemo tudi, da bo lastnik izpolnil pogodbeno in zakonsko določene obveznosti do našega podjetja. Med njimi je treba omeniti izplačilo prvega obroka izpadlega kapitala, ki je zakonsko predpisano, a pogodbeno še ni urejeno.

Kakšen je vaš način dela in vodenja?

Moj način dela je timski. Zato je zame nujna skupna zaveza, da uresničimo zastavljene cilje. Delujem pregledno, osredotočeno, učinkovito in strokovno.

Bližajo se božični in novoletni prazniki. Kaj bi še želeli sporočiti zaposlenim glede prihodnjega leta?

Zaposlenim v sistemu Slovenskih železnic želim vse najboljše ob božičnih praznikih in v novem letu! Prepričan sem, da nam bo skupaj, s pozitivno energijo, znanjem ter trdim delom prav vsakega zaposlenega v sistemu, uspelo prenoviti Slovenske železnice.

Marino Fakin



Miško Kranjec

Nova razstava v Galeriji stopnišče

Miško Kranjec: Obrazi, maske, iskre ...

V Centralnih delavnicah smo pred letom dni dobili prostor za predstavitev umetniških stvaritev naših sodelavcev. Galerijo stopnišče, kakor so jo imenovali pobudniki iz Proizvodnje Ljubljana, smo zaposleni dobro sprejeli. Veseli smo, da podjetje ceni naše dejavnosti, katerim posvečamo svoj prosti čas, in tako lahko sodelavcem pokažemo še svojo drugo plat. S prvo razstavo risb se je po skoraj letu dni konec septembra poslovil naš sodelavec Boris Koteski, stopnišče pa smo tokrat posodili priznanemu fotografu.

Galerijo stopnišče od oktobra krasi 33 črno-belih fotografij, na katerih so motivi iz naših delavnic v Ljubljani, Dobovi, Mariboru in na Ptujju. Avtor fotografij je Miško Kranjec, priznani slovenski fotograf, čigar delo bralci Nove proge dobro poznajo.

Miško Kranjec je svojo poklicno pot in veliko svojega prostega časa namenil fotografiji ter je mojster na področju železniške fotografije. Rad fotografira na progi, postajah in v železniških delavnicah. Te



Posnetek iz delavnice v Dobovi



Posnetek iz delavnice v Mostah

so mu še posebej pri srcu, saj se je izučil za strojnega tehnika in leta 1965 bi skorajda postal naš sodelavec, če takratna gospodarska kriza in reforma ne bi ustavili zaposlovanja. Zato se je po nekaj letih dela v vzdrževanju odločil za fotografiranje. Po duši je ostal železničar in se med nami odlično počuti.

Zanima ga mali človek, katerega je opisoval tudi njegov oče, pisatelj Miško Kranjec. Zato ga zanimajo fizični de-

lavci v delavnicah. Ravno ti so predstavljeni na razstavljenih fotografijah – nasmejani, zamišljeni, skriti za zaščitno obleko in v soju isker.

Fotografije so bile posnete v zadnjih sedmih letih. Nekatere so bile objavljene tudi v ameriških železniških revijah. Miško Kranjec je namreč znan fotograf tudi zunaj meja Slovenije, povezuje se predvsem z ameriški ljubitelji železnic in skrbi, da se o naših železnicah objavlja tudi »čez lužo«.

Njegove fotografije so zelo cenjene v ZDA, kjer je že prejel številne nagrade, med njimi tudi prvi nagradi na natečaju revije *Trains* in natečaju Centra za železniško fotografijo in umetnost.

Razstava je na ogled do pomladi. Vabimo vas, da nas obiščete.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana



Delavci v delavnici na Ptujju



Požarna varnost

Uspešni gasilski vaji v proizvodnjah Centralnih delavnic

V Centralnih delavnicah namenimo veliko pozornosti požarni varnosti in skrbimo za varno delovno okolje. Požar lahko nastane v delavnicah zaradi okvare na električni inštalaciji, napake na stroju, človeške ne previdnosti ali naravne nesreče. Med našimi sodelavci so tudi številni prostovoljni gasilci. V mesecu požarne varnosti, oktobra, so skupaj z lokalnimi gasilskimi društvi preverili usposobljenost za gašenje požara in reševanje iz ogroženih poslopij v primeru nesreče. V okviru rednih usposabljanj operativnih gasilcev sta potekali gasilski vaji v proizvodnjah Dobova in Ptuj, kjer delujeta Prostovoljno gasilsko društvo Železničar in Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo Železniška delavnica Dobova.

Letos Prostovoljno gasilsko društvo Železničar s Ptuja praznuje 60-letnico delovanja. Da bi zaznamovali obletnico, so izvedli gasilsko vajo, ki je potekala na območju delavnic Proizvodnje Ptuj. Skupaj je na vaji sodelovalo 88 gasilcev iz desetih prostovoljnih gasilskih društev. Namen vaje je bil prikaz pripravljenosti in operativne usposobljenosti gasilcev vseh društev, reševanje in pomoč delavcem. Vaja je predvidevala, da se ob potresu, zaradi kate rega je izbruhnil požar, delavci nahajajo v lakirnici, nekaj pa jih je ostalo ujetih v upravni zgradbi. Ponesrečence so iz delavnice in upravne zgradbe evakuirali gasilci, opremljeni z dihalnimi aparati, skupine za prvo pomoč iz PGD Ptuj pa so jim ponudile prvo pomoč.

V Dobovi organizirajo prostovoljna gasilska društva iz krajevne skupnosti vsako leto dve vaji. Prostovoljno industrijsko gasilsko društvo Železniška delavnica Dobova (PIGD) sodi v sektor Dobova – sever, skupaj z društvi PGD Veliki Obrež, PGD Gaberje, PGD Mali Obrež in PGD Sela. Letošnja vaja je predvidevala, da je požar izbruhnil v kuhinji in da se je hitro razširil po njej. Gasilska skupina je sprožila alarm in začela gasiti požar, vendar ga ni mogla obvladati. Zaradi plinskih jeklenk, ki se nahajajo zraven kuhinje, je obstajala velika verjetnost za eksplozijo. Več delavcev je zaradi dima na stopnišču ostalo ujetih v nadstropju.

Gasilci iz Gaberja so zavarovali plinsko postajo in gasili vhodni del poslopja, Gasilci iz

Velikega Obreža in naši so zaščiteni z dihalnimi aparati po gasili požar v kuhinji, gasilci iz Sel so gasili požar na južnem stopnišču, skupina iz Malega Obreža je rešenim ponesrečencem ponudila prvo pomoč zunaj ogroženega poslopja. Veliko dela so imeli brežiški gasilci, ki so z avtodvigalom reševali ujetje v nadstropju.

Obe vaji so spremljale budne oči predstavnikov lokalnih gasilskih zvez, veliko sodelavcev iz Centralnih delavnic ter strokovnjaki s področja požarne varnosti in civilne zaščite. Na Ptuj so bili navzoči tudi ptujski župan dr. Štefan Čelan, podpredsednik Gasilske zveze Slovenije Janez Merc in gostje iz uprave SZČD.

SŽ – Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o.



Med gasilsko vajo v delavnici na Ptuj (foto: Robert Krajnc)

Negotovost, stiske in obvladovanje strahov

Vsak dan nas obdajajo novice o čedalje večji krizi pri nas in v svetu. Stečaji podjetij, preza-dolženost držav in nezmožnost plačevanja dolgov so le nekatere informacije, s katerimi se srečujemo iz dneva v dan. Tudi mnogi naši prijatelji in sodelavci se spopadajo s finančnimi težavami in so na robu preživetja. Ob tem pogosto doživljajo stiske, ker v dani situaciji sami težko zagledajo in poiščejo ustrezen rešitev iz različnih finančnih stisk in iz stanja prezadolženosti. Mladi imajo malo upanja, da si bodo našli primer-no zaposlitev, zaposleni pa smo negotovi glede zaposlitve, saj je čedalje več podjetij, ki poslujejo na robu plačilne sposobnosti.

Posebno ranljiva skupina v tem trenutku so otroci, ki še ne razumejo povsem, kaj pomeni kriza, kaj pomeni, da ostaneta oče ali mati brez službe in kaj pomeni pomanjkanje denarja za osnovno preživetje. V dani situaciji je nujno, da znamo starši otroke zaščititi, jih zavarovati in jim dati prostor, v katerem bodo lahko izrazili svoje strahove, stiske in bojzani, ki jih doživljajo ob pomanjkanju osnovnih dobrin in zaradi neizpolnjenih otroških želja. Pomembno je, da znamo starši različne primanjkljaje nadomestiti s pozornostjo v medsebojnih odnosih, z igro, s pogovori in s skupnim ustvarjalnim preživljanjem prostega časa. V nasprotnem primeru otroci nase prevzamejo stiske in bremena, ki jim niso kos. Vloga starši otroci se zamenja in otroci prič-nejo razmišljati in se obremenje-vati s skrbmi odraslih. To pa je vloga, ki ji niso dorasli, zato jim takšno ravnanje lahko pusti nepopravljive posledice za vse življenje.

Na splošno je v okolju čuti-ti veliko strahu in negotovosti

pred prihodnostjo. Kaj ob tem doživljajo posamezniki, kaj doživljajo člani družine in kako v dani situaciji družine funkcionirajo? Postavlja se vprašanje, kako in na kakšen način iskati in najti izhod iz nastale situacije? Ne nazadnje pa se nam postavlja vprašanje, ali je v dani situaciji res vse tako strašno in kako obvladovati strahove, s katerimi se vsak dan srečujemo?

Strah je človekovo temeljno čustvo

Strah je čustvo, ki ga vsi dobro poznamo. Verjetno ni človeka, ki ga ne bi bilo že kdaj v življenju strah. Spomni-mo se občutenja strahu pred pomembno nalogo, kjer smo se morali izkazati, pred javnim nastopom, pred izpitom, ipd. S strahom se soočamo, ko se srečujemo z različnimi pomembnimi nevsakdanjimi dogodki, pa tudi z izzivi in novimi nalo-

gami, ki jih pred nas postavlja življenje.

Strah je eno izmed temeljnih čustev, ki nam je skozi evolucijo pomagalo preživeti in nas obvarovati pred nevarnostjo. Čustvo strahu je torej povezano z našo notranjo sposobnostjo – refleksom ali instinktom samohranitve in preživetja, ko smo na primer soočeni z neposredno nevarnostjo. Danes se običajno ne srečujemo s hudimi in ogrožajočimi nevarnostmi, pač pa s tiskami, negotovostjo, zaskrbljenostjo, zavrnitvami in razočaranji, kar vse v nas vzbuja strah, ki ravno tako sproža podobne telesne odzive kot v preteklosti. Strah ali tesnoba, ki jo pri tem občutimo, je popolnoma normalna reakcija na ogrožajočo situacijo.

Čeprav morda v okolju velja prepričanje, da čustva na splošno niso dobra, da jih je treba tešiti, in čeprav pogosto slišimo, da je strah znak šibkosti, strahopetnosti, nekaj otročjega, neracionalnega, da je znak posameznikove nesposobnosti, nestabilnosti, nemoči in nezaupanja ter lahko vodi celo v paniko, to ni tako. Kot vsa druga čustva, ima tudi strah svojo funkcijo v našem življenju. Pomaga nam, da se poženemo v akcijo, da se funkcionalno odzivamo in obvladujemo svoje vedenje in delovanje v dani situaciji. Če nas je strah, smo bolj pozorni in previdni. Strah sproži telesno reakcijo napetosti in vzbujenosti, ki nam pomaga, da se branimo in zavarujemo. Govorimo lahko o naravnem zaščitnem mehanizmu, ki nam je skozi stoletja pomagal preživeti v ogrožajočih in nevarnih situacijah. Prava mera strahu poveča aktivnost možganov in nam pomaga k večji pozornosti, previdnosti in osredotočenosti na dejanja.

Strah občutimo najpogosteje kot neprijetno čustvo, ki nam onemogoča »normalno« in mirno življenje. Čustvo strahu se namreč pojavi takrat, ko je ogrožena pomembna človekova vrednota. Če danes občutimo pomanjkanje stanja ugodja in uživanja, ki sta med najvišjimi vrednotami današnje družbe, občutimo strah in negotovost. V današnji potrošniški družbi, kjer je kapital glavno gonilo družbenih odnosov in oblikovanja človekovih vrednot, in ker smo bili do sedaj navajeni na razmeroma dobro blaginjo, nas je upravičeno strah, kako živeti slabše, manj udobno, kako v določenih primerih sploh preživeti! Pogosto slišimo, da je veliko lažje iti iz slabšega na boljše, kakor obratno.

Doživljanje strahu

V večini primerov imajo čustva psihološki izvor, med njimi tudi strah. Vzroki strahov se torej pogosto skrivajo v nas samih. Pomembno je, da sami pri sebi premislimo, zakaj se nam določeni strahovi pojavljajo!? Če poznamo vzroke naših strahov, potem strahove lažje obvladujemo. Moč strahu, kakor tudi moč drugih čustev, doživljamo in občutimo pod vplivom naših misli, ki jih sprožijo določeni dogodki v našem okolju in jih ustvarjamo tudi sami. In nadalje na moč strahu vpliva pomembnost, ki jih mislim in dogodkom pripišemo in pripisujemo sami. Bolj ko se ukvarjamo s temi mislimi, ki v nas sprožijo tudi telesne reakcije, bolj »hranimo« in ohranjamo čustvo strahu, ki nas lahko čedalje globlje razžira in obvladuje. Še več. Strah ne razžira in ne obvladuje samo nas, temveč tega prenašamo tudi na naše



bližnje, tako člane družine, kot prijatelje in sodelavce.

Strah, ki ga doživljamo spričo družbenih razmer in krize, vključno z osebnimi stiskami, onemogoča naše vsakdanje delovanje in nam otežuje življenje. Lahko nas zavira v naši ustvarjalnosti in v učinkovitosti našega delovanja. Zato je pomembno, da se ozavestimo o tem, da vse tisto, na kar smo osredotočeni, pomembno vpliva na nas, na naše misli in posledično tudi na naše vedenje in naša dejanja. Če damo čustvu strahu prosto pot, se v nas in naših mislih razrašča in nas sčasoma obvladuje. Zato je smiselno, da ne negujemo strahov, pač pa, da izkoristimo pozitivno stran čustva strahu. Namesto, da takoj pomislimo na najslabše možne scenarije, lahko misli usmerimo na pozitivne strani. Namesto, da v strahu zaznamo nevarnost, lahko preverimo stopnjo nevarnosti, postanemo bolj pozorni, previdni in radovedni, delamo načrte, iščemo ustrezne rešitve, ohranjamo notranje ravnovesje in se osredotočimo na dano situacijo s pravo mero distance. Paziti moramo, da nas strah ne spravi v pasivizacijo in moramo sami kaj narediti za to, da nas požene v akcijo. Pomembno je, da si pridobivamo novo znanje, iščemo nove informacije, skratka, ostajamo budni, prisotni in tako kljubujemo negotovosti.

Na ta način ne dovoljujemo strahu, da nas hromi, ampak obvladujemo dogodke in situacije, v katerih smo se znašli.

Kako zmanjšati moč strahu?

Pomembno in učinkovito sredstvo zmanjševanja strahu je komunikacija. V pogovoru s svojimi bližnjimi, s sodelavci in s prijatelji lahko spregovorimo o svojih strahovih, bojaznih, negotovosti. Tako se lahko čustveno razbremenimo in najdemo notranje ravnovesje. Pri tem je dobro, da smo pozorni, da se sogovorniki ne identificirajo preveč z našimi strahovi in da ne doživljajo le teh podobno kot mi, saj se v pogovoru z njimi lahko kaj hitro zapletemo v psihološko igro »grozno – grozno«. Če vsak svojemu strahu doda strahove drugega, na koncu vsi občutimo, da je tako grozno, da ne vidimo nič več pozitivnega.

Vsega v življenju ne moremo obvladovati, predvideti in nadzorovati. Življenje ponuja veliko novih izzivov, presenečenj, pa tudi skrivnosti, na kar do neke mere vpliva tudi pomanjkanje znanja in posameznikova ranljivost. Informacije, znanje in trdna osebnost, so tisti, ki strahove zmanjšujejo.

Kako naj se torej naučimo živeti v negotovem svetu in se učinkovito spoprijemati s stra-

hovi, ki jih prinaša kriza? Naučiti se moramo pogumno soočiti z viri strahov, ki v nas povzročajo negotovost in nemir ter v nas povečujejo občutek, da so stvari neobvladljive. Učinkovito soočanje s strahom pomeni obvladovanje strahu in bolj funkcionalno ravnanje v kritičnih situacijah.

Človek, ki je sposoben soočanja s strahovi, je sposoben te strahove obvladovati, iskati zanje ustrezne rešitve in odgovore ter je bolj učinkovit pri svojem delu. Čustveni naboj, ki ga v njem prebudijo strahovi, izkoristi za akcijo, za iskanje rešitev, za odprtost novim spremembam in prilagajanje na novosti, ki jih življenje vsak dan prinaša. Seveda pa se lahko zgodi tudi obratno. Človek po mnogih razočaranjih ne verjame nikomur več. Tako sem se pred dnevi srečal z delavko, ki mi je zaupala, da ne verjame nikomur več. Vsi, da smo polni sladkih besed, na koncu pa se pokaže, da so ji vsi lagali. Tudi s takšnimi dogodki se moramo soočiti in se vprašati, zakaj se takšne stvari dogajajo ravno nam?

Strah zaradi ogroženosti vrednot

Krize in strahovi pa lahko postavljajo pred človeka tudi pomemben premislek o njegovo-

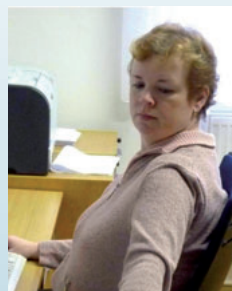
vih vrednotah. Človek se pogosto istoveti s tem, kar ceni, kar mu je dragoceno, in to mu daje občutek varnosti in gotovosti. Pogosto je to denar, položaj, oblast, in preko tega tudi udobje in uživanje. Lahko pa nam je ravno obdobje krize in negotovosti izziv in priložnost, da gradimo občutek varnosti še na drugih trdnjših vrednotah, ki nam dajejo večji občutek varnosti in zadovoljstva. Lahko se posvetimo večji skrbi za svoje zdravje, gradnji pristnih in globljih medsebojnih odnosov z našimi bližnjimi. Lahko si prizadevamo za pridobivanje novega znanja, za poštenost in osebno čast, za večje samospoštovanje in za človeško dostojanstvo.

To pa so vrednote, ki jih nobena kriza ne more omajati in jih človek ne more izgubiti. Če človek v prizadevanju za čim boljši materialni položaj in ugodje pozabi na to, kar resnično ima (se ne zaveda in ne zna ceniti) in v tem ne zna uživati življenja, se v njegovem življenju odpira prostor različnim strahovom. Življenje spolzi skozi čas in kar naenkrat se lahko zave, da je pozabil živeti, ob tem pa je bil ves čas obdan z različnimi strahovi.

Mnenja sodelavcev

Melita Pavlič

Muzej Slovenskih železnic



Današnje razmere doživljam kot zelo negotove in včasih skoraj brezizhodne. Čas je sovražen do malih ljudi, ki se ne »znajdejo«. Človek doživlja strah in zaskrbljenost glede prihodnosti – tako svoje kot svojih otrok. V življenju se najbolj bojim večjih stresnih dogodkov oziroma nepričakovanih dogodkov, ki bi ogrozili mojo zaposlitev, imetje, usodo otrok; tudi situacij, povezanih s hitrimi odločitvami. Strah in negotovost doživljam z naraščajočo napetostjo, predvsem pred pomembnim dogodkom oziroma odločitvijo.

Stisko, strah in napetost premagujem na sprehodih s psom in ob branju dobrih knjig. Veliko mi pomagajo pogovori s prijateljicami. Pri njih čutim razumevanje, včasih me odzrcalijo s svojim mnenjem ali dobim kakšen dober nasvet. Na koncu pa se vedno odločim sama.

Mateja Žnidar

SŽ-Potniški promet, d.o.o.



Ker vsak dan spremljamo v informativnih oddajah pogovore o propadu evra in zlomu gospodarskega trga, moram priznati, da me je tega strah in sem zaskrbljena zaradi čedalje težjih razmer, v katerih živimo. Sedaj se tolažim še z mislijo, da sem lahko vesela, ker imam še službo in plačo vsak mesec. V podzavesti pa mi čedalje močneje odmeva: Le koliko časa bom še ta srečnica z redno mesečno plačo? Strah me je, kaj bo, če naenkrat ostanem brez tega. Že zdaj ni lahko priti skozi mesec, zato si res ne morem predstavljati, da bi ostala brez službe, še zlasti, ker imam družino. Mislim, da ta strah in

negotovost na nek način občutimo vsi, čeprav vsak morda malo drugače. Sama čutim občasno tesnobo in vznemirjenosti zaradi splošne negotovosti, ki me razjeda. Strah in negotovost premagujem tako, da ju poskušam odmisli oziroma sama sebe prepričujem, da morda pa le ne bo še hušje.

Do družine prijazno podjetje

Izzivi usklajevanja poklicnega in družinskega življenja

Različna področja človekovega delovanja postavljajo pred posameznika visoka pričakovanja. Pričakuje se, da je delavec pri delu uspešen in učinkovit, v družini pa, da je dober starš in partner. Usklajevanje poklicnega in družinskega življenja, starševskih, partnerskih in službenih obveznosti je izziv, s katerim se mnogi soočajo vsak dan.

S takšnimi izzivi se srečujejo tudi na Slovenskih železnica, kjer je med zaposlenimi ženskami kar 24,4 odstotka žensk, ki so v rodni dobi¹, za 75,8 odstotka zaposlenih² (skupaj moški in ženske) pa bi, glede na njihovo starost, lahko sklepali, da ima še šoloobvezne otroke.

Zakonodajni vidik in podjetje

Formalni dejavniki, s katerimi je mogoče sooblikovati pogoje, ki bi olajšali usklajevanje časa, namenjenega poklicnim in družinskim obveznostim, so najprej določila v zakonodaji. Ta predpisujejo enakost in enakopravnost med spoloma ter zagotavljajo enake možnosti

obema spoloma. Pomembna je tudi vloga podjetja oziroma organiziranost delovnega okolja, na primer prilagodljivost urnika dela in drugih vidikov prilagajanja delovnega časa.

Dva izmed kazalnikov o delovno poklicni dejavnosti posameznikov z vzdrževanimi otroki sta stopnja zaposlenosti za skrajšani delovni čas in stopnja zaposlenosti. V Evropi je stopnja zaposlenosti žensk z vzdrževanimi otroki le 62,4-odstotna, medtem ko je pri moških kar 91,4-odstotna. Večina zaposlenih s krajšim delovnim časom (76,5 odstotka), ki imajo vzdrževane otroke, je ženskega spola.³ Odnosi v družbi so še vedno urejeni na način, ki moškim omogoča, da ob družini ohranjajo in razvijajo svoje poklicne ambicije, medtem ko imajo ženske za to manj možnosti, kljub formalni enakosti in enakim možnostim. Zahteva po uskladitvi poklicnega dela in materinstva je za večino žensk v evropskih industrijskih družbah še vedno velik izziv. Ovire so, med drugim, patriarhalni vzorci v družbi, premajhna veljavnost ženskega dela v gospodinjstvu, dvojna obremenjenost žensk, premajhna pomoč soproga in očeta pri gospodinjstvih delih in vzgoji otrok, premalo možnosti za širše udejstvovanje v javnem življenju in ovire na delovnem mestu.

Zakonska določila, ki v Sloveniji urejajo omenjeno področje, kot so na primer določila Zakona o delovnih razmerjih in določila Zakona o enakih možnostih moških in žensk, so pomemben dejavnik, ne pa tudi zadosten motivator in povod za ureditev prej omenjenih vidikov usklajevanja poklicnega in

družinskega življenja v praksi. Pomembno je, da delovno okolje omogoča določeno mero prilagodljivosti, na primer glede delovnega urnika in delovnega časa.

Družba visoko ceni čas, pričakuje predanost, produktivnost in učinkovitost. Merilo za čas, ki ga posameznik nameni določenemu opravilu, obveznosti ali nalogi. Primerna in učinkovita delitev časa med poklicnimi in družinskimi obveznostmi ter kolikor je mogoče usklajena in enakomerna porazdelitev družinskih obveznosti, sta dva izmed najpomembnejših pogojev za udeležanje z zakonodajo predvidenih enakih možnosti obeh spolov, še posebej pri zaposlovanju oziroma kandidiranju za prosta delovna mesta na trgu dela.

Po podatkih Statističnega urada RS iz leta 2010 imata dobri dve tretjini zaposlenih oseb negibljiv delovni čas in le četrtnina zaposlenih ima gibljiv delovni čas. To pomeni, da bi zaradi družinskih obveznosti 59 odstotkov zaposlenih lahko prišlo v službo do ene ure pozneje ali pa bi šlo iz službe eno uro bolj zgodaj, 25 odstotkov bi to lahko storilo samo izjemoma, 17 odstotkov pa tega ne bi moglo storiti. Prav tako zaradi družinskih obveznosti 34 odstotkov zaposlenih ne bi moglo biti odsotnih iz službe ves dan, 20 odstotkov pa le izjemoma.

Na Slovenskih železnica velja deloma gibljiv delovni čas. Na delovnih mestih, kjer je delo v turnusu, je prilagodljivost manjša, ker delovni čas ni gibljiv, vendar se je mogoče dogovoriti za zamenjavo turnusa. Zaposleni v režiji pa lahko pridejo v službo med 6.30 in

8.00, ter odidejo iz službe med 15.00, ob petkih od 13.00, in 16.30. Delovna navzočnost se evidentira in spremlja. Izhodi med delovnim časom so lahko službeni in zasebni. Oboje mora odobriti nadrejeni. Zaposleni mora čas zasebnega izhoda nadoknaditi. Takšna ureditev dopušča določeno mero fleksibilnosti za usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti.

Do družine prijazno delovno okolje

Varno in kakovostno delovno okolje je tudi eden od pogojev za odločitev za rojstvo otroka, zato si številna podjetja prizadevajo prispevati svoj delež k ustvarjanju ugodnih okoliščin za iskanje ravnovesja med družino in službo, tudi z uvajanjem certifikata Družini prijazno podjetje (certifikat DPP). Pridobitev certifikata je revizorski postopek, ki ima funkcijo ocenjevanja in svetovanja de-

¹ Po podatkih Statističnega urada RS se ženske, ki so starejše od 42 let, v Sloveniji le še redko odločijo za otroka.
² Odstotek zaposlenih do vključno starosti 50 let. Določitev starosti je bila pogojena z današnjim čedalje poznejšim odločanjem za otroke ter ocenjeno rodno dobo žensk. Kljub temu je treba poudariti, da bi lahko interval v omejenem obsegu nekoliko razširili navzgor ali navzdol. Natančnega števila zaposlenih s šoloobveznimi otroki ni mogoče ugotoviti, saj podatki o vzdrževanih družinskih članih ne sodijo med obvezne podatke, o katerih delodajalec vodi evidenco.
³ Podatki so objavljeni na portalu poslovnisvet.si.



lodajalcem, katera orodja uporabljati za boljše upravljanje človeških virov v zvezi z usklajevanjem poklicnega in družinskega življenja zaposlenih. Certifikat DPP lahko pridobijo podjetja, javne ustanove ter nevladne organizacije in združenja z najmanj desetimi zaposlenimi, ki so registrirane in imajo sedež v Republiki Sloveniji. Certifikat DPP razvija in izvaja Inštitut Ekvilib v sodelovanju s partnerji, med katerimi je tudi Ministrstvo za delo, družino in socialne zadeve.

Osnovni certifikat DPP je do zdaj prejelo 64 slovenskih podjetij. Slovenske železnice ga še nimajo. Certifikat naj bi zagotavljal kratkoročne in dolgoročne pozitivne učinke, ki vplivajo na zmanjšanje fluktuacije in bolniških odsotnosti ter večje zadovoljstvo, motivacijo in pripravnost podjetju.

Odsotnost zaradi nege družinskega člana

Čeprav se čas, ki ga moški namenijo družinskim obveznostim, podaljšuje, namenijo ženske tem opravilom veliko več časa kot moški. Lah in Svetinova s Statističnega urada RS (2011) navajata podatek, da moški namenijo povprečno dnevno skoraj uro časa manj za gospodinjstva opravila in skrbi za družino kakor ženske.

Ženske porabijo za gospodinjstvo in družino povprečno štiri ure in pol, moški pa tri ure in pol na dan. Da je skrb za otroka še vedno predvsem naloga žensk, kažejo podatki o izrabi dopusta za nego in varstvo otrok, podatki o delu s krajšim delovnim časom in podatki o odsotnosti z dela zaradi nege družinskega člana (Lah in Svetin, 2011). Večina očetov uveljavlja pravico do očetovskega dopusta, in sicer 75 odstotkov očetov. Dopust za nego in varstvo otroka – začne se s tretjim mesecem otrokove starosti in običajno traja devet mesecev – je izkoristilo le sedem odstotkov moških in kar 93 odstotkov žensk. Dopust za nego in varstvo otroka lahko izkoristi le eden od staršev. Večina očetov, ki so izrabili dopust za nego in varstvo otroka, so bili odsotni tri mesece, tretjina očetov pa sedem do dvanajst mesecev. Leta 2010 je v Sloveniji izrabilo pravico do dela s krajšim delovnim časom zaradi starševstva približno 9.000 staršev, zaradi varstva in nege otroka je bilo 44.000 oseb vsaj mesec dni odsotnih z dela (seštevek krajših odsotnosti). Med njimi je bilo veliko več žensk (72 odstotkov) kakor moških.

Na Slovenskih železnic le devet oseb (november 2011) izrablja pravico do dela s krajšim delovnim časom zaradi starševstva. Vse osebe so ženskega spola. Zaradi nege ali spremstva je bilo na Slovenskih železnicah od januarja do oktobra letos odsotnih z dela 269 oseb, in sicer v povprečju 50,87 ure, kar je približno šest delovnih dni (seštevek krajših odsotnosti). Podatki kažejo na bistveno nižjo odsotnost zaradi nege in spremstva, kot je to veljalo na državni ravni lani. Med zaposlenimi, ki so bili odsotni zaradi nege in spremstva, je bilo na Slovenskih železnicah v nasprotju s predstavljenimi podatki o stanju na ravni države, veliko več moških, in sicer 174 oziroma 64,68 odstotka, medtem ko je bilo žensk 95 oziroma 35,32 odstotka.

Potreba po komunikaciji

Posledice neuspešnega usklajevanja in obvladovanja poklicnih in družinskih obveznosti so stres in simptomi, ki ga spremljajo, manjša učinkovitost in uspešnost na delu in doma. Nasvetov, kako uspešno obvladovati iskanje ravnovesja med družino in delom, je veliko. Velikokrat izpostavljen rešilni koncept je tako imenovani time management oziroma upravljanje časa, ki predvideva postavljanje prioritet, samodisciplino, omejitev števila nalog in ciljev, rangiranje ciljev glede na pomembnost in dosegljivost ter revizijo doseganja predvidenih ciljev in nalog. Takšen pristop predpostavlja, da posameznik lahko odloča o svojem času neovirano in samostojno, zanemari pa vlogo tistih, s katerimi je posameznik v delovnem ali zasebnem odnosu. Pri tem je bil zanemarjen tudi pomen komunikacije kot del usklajevanja, dogovarjanja in prerazporejanja obveznosti z drugimi, tako v delovnem okolju kot v družini. Zato sta pomembna možnost dogovora in učinkovita delitev obveznosti z drugimi. V družini je tako pomembna vloga partnerja, v delovnem okolju pa možnost prerazporeditev del in nalog med sodelavci glede na dejansko obremenitev posameznika z delovnimi nalogami (tudi v delovnem okolju je lahko opazna bolj ali manj neenaka razdelitev del in nalog), primeren občutek za delegiranje na strani nadrejenih, ter možnost za določeno mero prilagodljivosti delovnega časa in urnika dela. V veliko pomoč pri doseganju ravnotežja je lahko torej tudi delovno okolje.

Zanimiva, vendar morda ne vsakomur dostopna rešitev, je tudi tako imenovani outsourcing oziroma pomoč od zunaj. Outsourcing uporabljajo organizacije takrat, ko najemajo zunanje sodelavce za opravljanje nekaterih nalog, ki za neposredno delovanje osnovne dejavnosti organizacije niso

nujne, hkrati pa jih je mogoče v določeni meri predati nekomu drugemu. Zasnova outsourcinga je uporabna tudi v družini, in sicer pri najemu zunanje pomoči za hišna opravila, pomoči pri gospodinjstvih opravilih, urejanju doma ali njegove okolice. Koncept outsourcinga bi tako omogočil posvetitev tistim dejavnostim in obveznostim, ki jih posameznik ali družina dojemata kot prioritete, saj bi ju razbremenil opravil, ki so časovno lahko precej zahtevna, hkrati pa niso bistvena za graditev in ohranjanje odnosov.

Sklep

Ker je usklajevanje med delom in družino aktualno za marsikatero posameznika, je obravnavanje teme zelo na mestu. Poleg formalnih vidikov vpliva na usklajevanje, ki jih bolj ali manj uspešno lahko zagotovita zakonodaja in podjetje, je zelo pomemben vidik usklajevanje in dogovor v družini. Možnih rešitev, ki bi zagotovile boljše razmere za iskanje ravnotežja med delom in družino je več, pomembni sta predvsem kvalitetna komunikacija in možnost primerne razporeditve obveznosti, tako doma kot v službi. Vsekakor se zdi, v povezavi s povedanim, uporaben koncept certifikata družini prijazno podjetje, ki ga Slovenske železnice še nimajo. Morda bi kazalo v prihodnosti premisliti o pridobivanju certifikata.

Viri:

- Kjer ni drugače navedeno, je vir statističnih podatkov Statistični urad RS.
- Družini prijazno podjetje. <http://www.poslovnisvet.si/clanki/osebni-razvoj/usklajevanje-poklicnega-in-zasebnega-zivljenja>
- dr. Tušak Matej. Pomen usklajevanja poklicnega in družinskega življenja. <http://www.mercator.si/kariera/aktualno/kadrovske teme/clanek?aid=7201>
- Ekvilib Inštitut. <http://www.certifikatdpp.si/>
- Lah, Lenart in Irena Svetin. 2011. Usklajevanje družinskega in poklicnega življenja, Slovenija, 2. četrtletje 2010 - končni podatki. http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=3821
- Žnidaršič, Tina. 2010. Materinski dan. http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=3012



Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (8)

Razmerje med dobaviteljem in uporabnikom železniških storitev

V zahtevah standarda ISO 9001 je med drugim opredeljeno tudi razmerje med dobaviteljem in odjemalcem (kupcem). Vedno gre za to, da dobavitelj s proizvodom oziroma storitvijo izpolnjuje izražene ali neizražene potrebe in želje kupca. V železniškem prometu gre za to, da železniška transportna organizacija izpolnjuje izražene ali neizražene potrebe in želje uporabnika železniških storitev.

V teoriji poznamo več modelov razmerja med kupcem in dobaviteljem. Poznamo Scholerjev model, Stembergov model, Kanov model, Kanon-Akanov model in nekatere druge modele. Razmerje med dobaviteljem in kupcem zelo nazorno prikazuje Masingov model (slika 1).

Domneva modela je, da kupec potrebuje rešitev za določeno težavo, v določenem času in za določeno ceno, dobavitelj pa mora ustvariti prihodek od prodaje svojih proizvodov oziroma storitev. Kupec zato oblikuje zahteve za rešitev svojih potreb. Dobavitelj morda lahko zadovolji kupčevo potrebo in lahko dobavi izdelke ali storitve v določenem času in ob določenih stroških. Na podlagi

potreb kupcev oblikuje svoja pričakovanja in dobavitelju postavi zahteve, hkrati pa si na trgu ogleda ponudbo. Dobavitelj ponuja proizvod, katerega lastnosti nujno ne ustrezajo zahtevani ravni kakovosti.

Kakovost pomeni usklajenost kupčevih zahtev z lastnostmi proizvoda. Kupec oblikuje merila kot pomoč pri izbiri najustrežnejšega proizvoda. Za primerjanje dobavnega roka je merilo čas, za primerjanje cene je merilo denar in za primerjanje lastnosti je merilo vrednost proizvoda za kupca. Pri primerjanju lastnosti proizvoda in zahtev oziroma pričakovanj kupca se lahko pojavi naslednje:

Določene lastnosti ustrezajo zahtevam oziroma pričakovanjem. To je idealen položaj, ki pomeni, da je kupec našel tisto, kar je iskal.

Ko lastnosti ne dosegajo zahtev, ki jih postavi kupec, je to po definiciji napaka. Obstaja nevarnost, da kupec zaradi tega ne bo želel kupiti proizvoda,

Ko lastnosti presegajo zahteve kupca, to pomeni, da jih ne bo pripravljen plačati, čeprav bo proizvod z veseljem sprejel. V tem primeru dobavitelj izgublja zaslužek, saj je v proizvod vložil več, kot je mogoče zanj iztržiti.

Za poslovno uspešnost je treba v celoti izpolniti zahteve kupca ali jih celo nekoliko preseči. Če prodajamo proizvode, katerih lastnosti znatno presegajo zahteve odjemalcev, to sicer pomeni zadovoljstvo kupca, zmanjšuje pa dobiček podjetja.

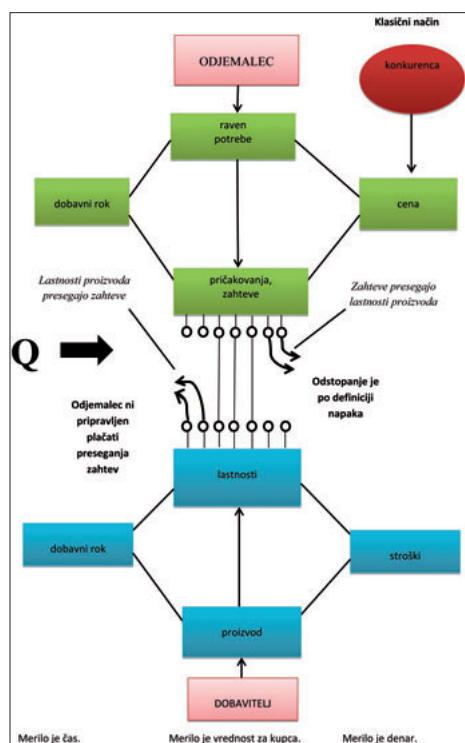
V nadaljevanju si oglejmo, kako poteka oblikovanje cene proizvoda. Klasični način je bil takšen, da je organizacija stroškom prištela želeni dobiček in tako se je oblikovala cena proizvoda. To je mogoče le na trgu dobavitelja, kjer je ponudba omejena in kupec nima možnosti izbire, torej v razmerah, v katerih ima dobavitelj monopol. Z globalizacijo trga pa postaja konkurenca čedalje hujša. Kupec ima možnost izbire med velikim številom konkurenčnih ponudb, zato ceno določa trg in ne več dobavitelj. Večina ima opravka s trgov kupca, kjer je ponudba in s tem izbira zelo velika, zato ceno določa trg. Cena je torej fiksna in organizacija lahko doseže dobiček, ki ga zahtevajo vlagatel-

ji kapitala, le tako, da zniža stroške. Dobiček se torej ustvarja navznoter in ne navzven. Bolj kot je podjetje uspešno pri zniževanju stroškov, večji bo njegov dobiček. Ta način imenujemo ciljni stroški ali target costing, pri čemer so določeni cena proizvoda oziroma storitve, dobiček in dopustni ali »ciljni« stroški kot razlika med ceno proizvoda in dobičkom.

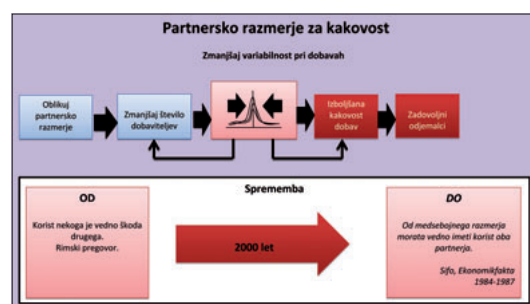
Vodstvo organizacije mora znati izdelati proizvod tako, da ne preseže dopustnih stroškov, sicer mu ne uspe izpolniti zahtev lastnikov po načrtovanem dobičku ali prodati proizvoda. Rezultati izpolnjevanja strategije ciljnih stroškov so zadovoljni kupci, zadovoljni lastniki kapitala in zadovoljno osebje, ker mu je uspelo premagati konkurenco in se obdržati na trgu.

Partnersko razmerje omogoča koristi za odjemalca in dobavitelja. Stalne povratne informacije o potrebah odjemalcev zagotavljajo trajno dobavo kakovostnih proizvodov in storitev. Zvezo med dobaviteljem in odjemalcem gradimo na podlagi medsebojnega spoštovanja, zaupanja in odprte komunikacije. Rezultat takšnega razmerja je dolgoročno partnerstvo med obema strankama, ki se zavedata, da njun uspeh temelji na zadovoljevanju sedanjih in prihodnjih potreb odjemalca.

Prikazani model in zahteve standarda so dober temelj za urejanje partnerskih razmerij med Slovenskimi železnicami in uporabniki železniških storitev (strankami, potniki). Odjemalcem zbuja zaupanje, ki je glavni pogoj za vzpostavljanje dolgoročnih poslovnih povezav, organizacijam iz železniškega transporta pa omogoča izvajati kakovostne transportne storitve učinkovito, pravočasno oziroma redno, po konkurenčnih cenah in z nizkimi stroški.



Masingov model – klasični način



Partnersko razmerje med kupcem in dobaviteljem

Varnost železniškega prometa (6)

Tehnični in tehnološki napredek kot temelj razvoja in varnosti železniškega prometa

Tehnični in tehnološki napredek sta poglavna dejavnika gospodarskega razvoja. Tehnični napredek predvsem razumemo kot spremembe pri delovnih sredstvih oziroma posodabljanje delovnih sredstev, kar vpliva na zmanjševanje človeškega dela v proizvodnem procesu. Znanje je posledica in rezultat raziskav in izobraževanja. Izboljšave nastanejo na podlagi novih spoznanj, ki jih pridobi organizacija.

Nenehno izboljševanje kakovosti (IQI)

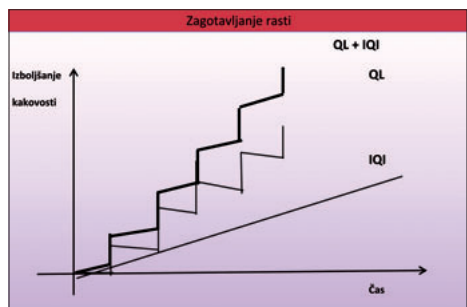
Nenehno izboljševanje kakovosti (angleško Incremental Quality Improvement) dosežemo s stalnim usposabljanjem in pridobivanjem spretnosti, boljšim usklajevanjem izvajalcev dejavnosti in delovnih skupin, učinkovitim izvajanjem dejavnosti sistema vodenja kakovosti ter drugimi ukrepi, ki prispevajo k zmanjševanju neskladnosti v zvezi s proizvodi oziroma storitvami, procesi in sistemom vodenja kakovosti. Značilno za dejavnosti IQI je, da niso naložbeno zahtevne, omogočajo pa velik donos glede na vložena sredstva.

Tehnološki preskok (QL)

Tehnološki preskok (angleško Quantum Leap) dosežemo z vlaganjem v tehnologijo. Boljši stroji, boljši postopki in metode dela, novi proizvodi in storitve omogočajo tudi skokovit napredek v kakovosti in s tem tudi varnosti.

Kombinirani način QL + IQI

Pri zagotavljanju izboljšav kakovosti je treba kombinirati oba načina (QL in IQI).



Slika: Nenehno izboljševanje kakovosti: $QL = IQI + QL$

Vodilni proizvajalci v svetu vlagajo v tehnologijo in si zelo prizadevajo za izpopolnjevanje sistemov vodenja kakovosti. Dohodek, ki ga prinaša gospodarska rast, je treba ustrezno vlagati v raziskave in izobraževanje. Ti vložki bodo prinesli nove tehnologije in metode, s čimer bo zagotovljena nadaljnja gospodarska rast. Prav ti procesi so danes zelo pomembni v železniškem prometu. Za organiziranje proizvodnega procesa v železniškem prometu je nujna visoka koncentracija delovnih sredstev. Iz tega sledi vrsta specifičnosti pa tudi nujnih materialnih in drugih pogojev za uresničevanje tehnično-tehnološkega napredka v železniškem prometu.

Za uresničevanje ustreznega tehnično-tehnološkega napredka so nujna ustrezna vlaganja. Z ekonomskega vidika se tehnično-tehnološki napredek kaže v učinkovitosti rabe močno koncentriranih delovnih sredstev, kar se kaže v produktivnosti dela in ustreznem dobičku (akumulaciji). Glede na visoko stopnjo prostorske razpršenosti močno koncentriranih delovnih sredstev je zelo aktualno vprašanje organiziranja njihove rabe in doseganja optimalnih učinkov. Ta vprašanja so pomembna pri raziskavah tehnično-tehnološkega napredka, razvoja in varnosti ter ekonomike železniškega prometa. Pomemben dejavnik v tehnično-tehnološkem napredku je neprekinjena rast znanja in izkušenj človeka.

Razvoj znanosti vodi k čedalje večji delitvi dela. V zapletenih sistemih, kakršen je železniški promet, je delitev dela zelo pomemben dejavnik delovanja sistema. Visoka stopnja delitve dela in velika številčnost udeležencev v procesu proizvodnje transportne storitve nujno narekujeta visoko raven znanja udeležencev o metodah dela, organizaciji in upravljanju ter ustrezno usposobljenost.

Železniški promet je po svoji funkciji velik in zapleten tehnično-tehnološki sistem. Zato je treba na razvoj železniškega prometa s tehnično, tehnološkega, ekonomskega, organizacijskega in drugih vidikov gledati kot na enoten in zapleten sistem. Razumevanje vpliva tehnično-tehnološkega napredka na razvoj, produktivnost dela in učinkovitost rabe (sodobnih) sredstev

pomeni bistveno vprašanje ekonomike v železniškem prometu. Razvoj železniškega prometa naj bo zato usklajen z vidika teh zakonitosti. Nujno je treba zagotoviti tehnično in tehnološko enotnost sistema železniškega prometa, saj je tudi ekonomski interes, da funkcioniра z optimalnimi rezultati.

Sodobnejši železniški promet je pogoj za hitrejši razvoj gospodarstva in družbe. Zaradi tega je nujno uvajanje sodobne tehnike in tehnologije v železniškem prometu. Nujna je stalna posodobitev. Poglavitni cilji tehnično-tehnološke modernizacije so predvsem naslednji:

- neovirano vključevanje v mednarodni železniški sistem,
- spodbujanje učinkovitosti celotnega gospodarstva in družbe,
- doseči konkurenčnost na transportnem trgu za prevzem večjega obsega prevoza, s čimer se bodo zmanjšali transportni stroški v proizvodni ceni,
- izboljšati ustreznost storitev, tako z vidika kakovosti kot obsega prevoza.

Za uresničitev tako opredeljenih ciljev je treba predvsem:

- zagotoviti tiste razvojne dejavnike, ki bodo omogočili hitrejšo rabo in večjo učinkovitost vloženi sredstev (npr. povečanje osnega pritiska na določenem odseku proge in podobno),
- zaradi usklajevanja glavnih zmogljivosti posodobiti vozna sredstva, kar pomeni nabaviti sodobne potniške in tovarne vagone,
- uvesti kompleksni sistem za zbiranje, prenos in obdelavo informacij, kar je pogoj za celovito integracijo določenih funkcij,
- izboljševati kadrovske strukture in povečevati motiviranost osebja v skladu z zahtevami nove tehnike in tehnologije ter poslovne logistike.

Tako posodobljene zmogljivosti železnice bi omogočile bolj kakovostne prevozne storitve in bi okrepile konkurenčno pozicijo železnice ter omogočile povečanje obsega prevozov, kar bi ustvarilo možnosti za nadaljnji samostojnejši in hitrejši razvoj železnic.

Uvajanje politike informacijske varnosti (9)

Odpravljanje tveganj

Ranljivost je šibkost, ki lahko ogrozi ali povzroči škodo na dobrinah informacijskega sistema HSŽ. Grožnja je nekaj, zaradi česar lahko nastane škoda. Poslovno-informacijsko-varnostno tveganje je verjetnost, da bo grožnja zaradi ranljivosti povzročila škodo na dobrinah IS HSŽ.

Trustwave je ugledno ameriško podjetje, ki trži svoje poslovne storitve s področja informacijske varnosti številnim velikim podjetjem, državnim ustanovam in finančnim institucijam po vsem svetu. Strokovnjaki Trustwava so na podlagi opravljenih raziskav in ugotovljenih najpogostejših in največjih tveganj izdelali letno varnostno poročilo z naslovom 2010 Global Security Report. Z namenom ozaveščanja vodstev podjetij so v obliki vprašanj izdelali spisek desetih ključnih področij, na katerih je treba prioriteto izdelati oceno poslovno-informacijsko-varnostnih tveganj ter po potrebi nemudoma izvesti ustrezne ukrepe za njihovo odpravo:

1. Ali je natančno predpisan postopek sodelovanja z dobavitelji in zunanji izvajalci storitev ter njihova obveznost spo-

štovanja politike informacijske varnosti podjetja?

2. Ali ima organizacija natančno, vseobsegajočo in ustrezno dokumentacijo o varnostnih politikah in postopkih za zagotavljanje poslovno-informacijske varnosti na ravni podjetja?

3. Ali je na voljo intervencijska skupina za hitro in učinkovito odpravljanje poslovno-informacijsko-varnostnih incidentov na vseh hierarhičnih in organizacijskih ravneh podjetja?

4. Kakšne vrste strokovnega izobraževanja in usposabljanja s področja poslovno-informacijske varnosti so ali pa bi morali opraviti vsi zaposleni v podjetju?

5. Kako se varujejo dostopi do dobrin informacijskega sistema podjetja?

6. Ali sta na ravni podjetja uvedeni funkciji glavni inženir za informacijsko varnost (CISO) in varnostni forum z ustreznimi pooblastili?

7. Ali je na ravni podjetja izdelan katalog dobrin informacijskega sistema, ki se tekoče posodablja?

8. Ali je politika informacijske varnosti vnesena v proces

razvoja poslovnih aplikacij podjetja?

9. Kakšna je zaščita brezžičnega omrežja?

10. Kolikšna sredstva je še treba investirati za zagotavljanje poslovno-informacijske varnosti ter za kakšne namene in rešitve?

Politika informacijske varnosti HSŽ

Pod dobrine IS (Shema 1) štejemo strojno opremo, programsko opremo ter osebne podatke in zaupne poslovne informacije v lasti podjetja, vseh zaposlenih ter naših strank in poslovnih partnerjev. Namen izvajanja Politike informacijske varnosti HSŽ je varovanje IS pred vsemi vrstami groženj, notranjimi in zunanji, namernimi in nenamernimi. Pri varovanju upoštevamo slovensko zakonodajo ter mednarodno uveljavljene standarde in dobre prakse, v skladu s katerimi sproti prilagajamo in posodabljammo Kodeks informacijske varnosti in notranje predpise HSŽ, ki veljajo za vse zaposlene ter za dobavitelje in zunanje izvajalce del in storitev. Vodstvo podjetja zagotavlja potrebne vire in sredstva ter ustrezno usposablja, obveščanje in motivacijo osebja. Vsi zaposleni v podjetju so osebno odgovorni za učinkovito uvajanje in izvajanje politike informacijske varnosti HSŽ.

Odpravljanje tveganj

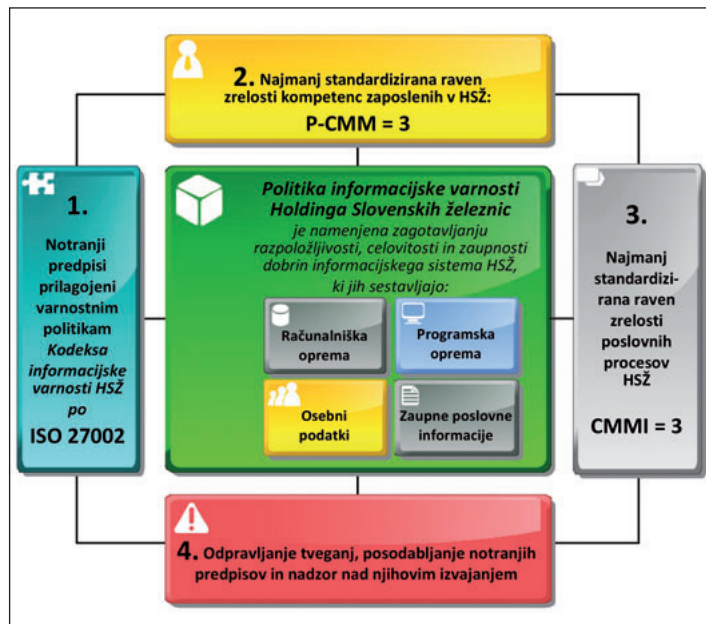
Varovalni ukrep je kontrola, postopek ali mehanizem, s katerim želimo odpraviti obstoječe ranljivosti IS. Ločimo ukrepe za zagotavljanje fizične varnosti, ukrepe za zagotavljanje logične varnosti in ukrepe za preprečevanje organizacijskih pomanjkljivosti. Po namenu ukrepe ločimo na preventivne in korektivne. Ukrepi za odpravljanje tveganj so del cikličnega procesa upravljanja tveganj. Prvi cikel se izvaja kot strateški projekt uvajanja politike infor-

macijske varnosti HSŽ, naslednji cikli pa bodo potekali kot strateški proces izvajanja politike informacijske varnosti HSŽ. Kot odgovor na prej navedena vprašanja in v skladu s kodeksom na shemi 2 predstavljamo deset ključnih varovalnih ukrepov za učinkovito varovanje dobrin IS HSŽ.

Shema 2: Deset ključnih varovalnih ukrepov za učinkovito varovanje dobrin IS HSŽ



Shema 1: Temeljni elementi politike informacijske varnosti HSŽ



Centralne Obloge parket



031 871 097

S tem oglasom 15 % popust na delo!

**Polaganje, brušenje in lakiranje
vseh vrst parketa, polaganje laminatov,
itisonov in toplih podov.**

Mitja

Godnjavec s.p.

parketi.godnjavec@gmail.com

Srečno 2012!

Sreča, zdravje in uresničene sanje naj Vas spremljajo v novem letu 2012. Naj Vam ne zmanjka energije in idej.

Happy New Year 2012!

Happiness, health and a dream come true may year 2012 bring to you. Open your heart to ideas and energy, may they never cease to be.

 **SZVIT** | SŽ - Vleka in tehnika

V leto 2012 vstopamo z združenimi močmi. SŽ - Centralne delavnice Ljubljana ter enoti Vleka in Tehnično vagoniska dejavnost bomo poslovale z novim imenom - SŽ - Vleka in tehnika, d. o. o. O spremembi Vas bomo pravočasno obvestili.
We are jointly entering 2012. SŽ - Centralne delavnice Ljubljana and units Traction and Technical Vehicle Management will operate with a new company name - SŽ - Vleka in tehnika, d. o. o. You will be informed about the change in due course

Ko se premog in izkušnje ne ujamejo

Pekel v kabini

Sobota, 12. novembra, je bil dan, ko naj bi muzejski vlak še zadnjič letos zasopihal z Bleda proti Novi Gorici in nazaj. Vsekakor je to bil dovolj močan razlog, da vstanem zgodaj in ujamem petindvajsetko še na pripravah v jeseniški kurilnici. Vsa ta dela, ki jih fantje morajo opraviti pred odhodom –

kurjenje, čiščenje kurišča in dimnice, mazanje, obračanje lokomotive –, pa tudi kurilniški ambient so mi s fotografskega gledišča veliko bolj zanimiva kakor fotografiranje vlaka nekje na progi. Še toliko bolj, odkar muzejske lokomotive odpeljejo z Jesenic s tendrom naprej, novi prometni zakon

pa je dirkanje za vlakom spremenil v zelo tvegano početje.

Že ko sem se bližal kurilnici, bilo je še v trdi temi, se mi je zdelo, da nekaj ni v redu. Iz dimnika lokomotive se je valil proti stolpnicam čez progo že na pogled nezdrav dim, v kabini lokomotive pa je vsake

toliko buhnil ogenj vse do stropa. V njegovem siju se je očrtavala podoba podkurjača, ki si je prizadeval izmakniti se švigajočim plamenom. Ko sem prišel do lokomotive, mi je nesrečnik povedal, da kurjenje ne gre, da ni vleka, da ogenj v peči besni tako, da ne moreš odpreti vratc, ker butneta ven





ogenj in dim, a dve uri pred odhodom vlaka je pritisk pare še vedno na ničli. Nesrečnega obraza si je nato dal opravka okoli lokomotive ter še nekajkrat poskusil odpreti vrata, a se je vsak poskus znova končal tako rekoč dobesedno v plamenih, ki so švigali do stropa.

Slabo uro pozneje ga je rešila redna posadka, strojevodja **Boštjan Lubej** in kurjač **Rudi Metličar**. Takoj sta ugotovila, kaj je vzrok za težave – izredno bituminozni premog, ki se le izjemoma uporablja za kurjenje lokomotiv, ter pomanjkanje izkušenj. Nemudoma sta se lotila reševanja situacije, ki je bila že kritična, saj se je čas odhoda neusmiljeno približeval, pare pa še vedno ni bilo. Medtem ko se je Rudi v popolnoma zadimljeni kabini bojeval s plameni in poskušal ogenj spraviti kolikor toliko pod kontrolo, je Boštjan odprl

dimnico ter z ognjem iz cunj in nafte kuril bitumen, ki se je nalepil na protiiskrno mrežo dimnika in preprečeval vlek. To je bil prvi korak, nujen, a ne zadosten, kajti dovolj močnega vleka še vedno ni bilo. Potrebovali bi močan dotok zraka, ki bi vklopil pomožno pihalo, to pa bi potem potegnilo vročino iz kurišča skozi kotel in v dimnik. Rešitev se je našla v premikalki, ki so jo poklicali iz postaje in priključili pihalo preko cevi na njen zavorni vod. To je pomagalo. Ogenj se je začel umirjati, nič več ni udarjal iz peči in po kratkem času je Rudi veselo zaklical skozi okno kabine: »Imamo dva!« To je pomenilo, da se je pritisk pare vendarle začel dvigati in je že dosegel dva bara. Bil je že čas, saj se je morala premikalka vrniti na postajo. Stanje se je polagoma umirjalo in posadka lokomotive se je lahko lotila opravljanja, ki so nujna pred odhodom, kot so čiščenje pepelnika in

mazanje vseh gibljivih delov in teh na parni lokomotivi ni malo.

Zamujenega pa se kljub izjemnemu prizadevanju vendarle ni dalo povsem nadomestiti. Bil je že čas odhoda vlaka, in lokomotiva bi morala biti že nekaj časa pripeta nanj, ko je Rudi, ves srečen, končno zavpil: »Imamo sedem!« Toliko pritiska je dovolj, da se lokomotiva lahko premika sama. Hitro so poravnali okretnico, zapeljali petindvajsetko nanjo, jo obrnili s tendrom v smer vožnje ter v oblaku pare odpekljali na postajo.

Bilo mi je žal za vse, ki so se tako mučili, da so pekel v kabini umirili, a izjemne situacije ponujajo priložnost za izjemne slike in jaz sem se vračal domov s polno mero njih.



Število potniških vlakov nespremenjeno

Prevoz potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem železniškem prometu Slovenske železnice (SŽ-Potniški promet, d.o.o.) opravljajo kot obvezno gospodarsko javno službo, ki jo zagotavlja država kot javno dobro. Slovenske železnice se v potniškem prometu iz leta v leto srečujejo s pomanjkanjem proračunskih sredstev, ki omo-

gočajo vožnje vlakov, določenih v potrjenem voznem redu. Letošnja proračunska sredstva za izvajanje prevozov potnikov v železniškem omrežju znašajo 48.373.984 evrov z DDV, kar ne zadošča za izvajanje železniškega potniškega prometa v skladu s ponudbo Slovenskih železnic za veljavni vozni red. Primanjkljaj, ki bi ga morala dr-

žava kot naročnik nadomestiti skladno s ponudbo Slovenskih železnic, za letos znaša kar 6,4 milijona evrov z DDV.

Za leto 2012 pa državni proračun predvideva še nadaljnje krčenje sredstev za opravljanje obvezne gospodarske javne službe v potniškem prometu. Predvidenih sredstev je 45.039.502 evrov z DDV, kar je

še manj kot za leto 2011. Kljub temu Slovenske železnice z novim voznim redom, ki je začel veljati 11. decembra 2011, niso ukinile potniških vlakov. Nekoliko manjše je sicer število vlakovnih kilometrov, vozni red pa je kar najbolj prilagojen željam potnikov.

Marko Tancar

Novosti in spremembe v voznem redu

Vozni red 2011/2012 je začel veljati v nedeljo, 11. decembra, in bo veljal do 8. decembra prihodnje leto.

Notranji promet

V notranjem prometu ni večjih sprememb. Kljub načrtovanemu zmanjšanju proračunskih sredstev ponudba Slovenskih železnic ni okrnjena. Uvedena sta bila dva nova vlaka – večerni vlak Velenje–Celje, ki iz Velenja

odpelje ob 18.05, in popoldanski vlak iz Ljubljane v Borovnico, z odhodom iz Ljubljane ob 16.20.

Mednarodni potniški promet

Slovenske železnice ponujajo v mednarodnem prometu

tudi v prihodnje neposredne povezave z Zagrebom, Beogradom, Dunajem, Gradcem, Beljakom, Salzburgom, Innsbruckom, Zürichom in Frankfurtom. V Sloveniji so na prodaj železniške vozovnice za vse relacije po Evropi, vlaki pa pripeljejo tudi neposredno

do letališč München, Dunaj in Gradec.

Italija

Največje spremembe so v novem voznem redu nastale v prometu z Italijo. Enajstega decembra je nehal voziti še edini

Vlak ICS na postaji Spielfeld-Sträß v Avstriji
(foto: Miro Marolt)



vlak, ki je povezoval Budimpešto prek Zagreba in Ljubljane z Benetkami. Povezava, ki je bila sicer usklajena na mednarodni voznoredni konferenci, je bila ukinjena, ker se madžarskim in italijanskim železnicam ni uspelo dogovoriti o pogodbenih pogojih vožnje vlaka. Slovenske železnice so bile o tej odločitvi obveščene šele 30. oktobra in jim kljub vsem prizadevanjem ni uspelo zagotoviti, da bi vlak vozil še naprej. Po novem je mogoče do Benetk potovati po dveh različnih poteh:

- prek avstrijskega Beljaka (Villacha), z vlakom MV 314, ki odpelje iz Ljubljane ob 7.28, v Beljaku prestopite na IC Bus, ki vas ob 14.25 pripelje v Benetke. Na IC Busu so obvezne rezervacije;
- do Benetk lahko potujete tudi prek Kopra in Sežane. V Kopru oziroma Sežani prestopite na avtobus v Trst, ki odpelje s koprške železniške postaje oziroma iz Sežane. Vožnja do Trsta traja približno 30 minut. Od Trsta naprej pa lahko potujete z šte-

vilnimi vlaki do Benetk, Rima ...

Avstrija

Do Dunaja lahko poleg z vlakoma EC Emona oziroma EC Croatia potujete tudi z vlakom ICS 18, ki je svojo vožnjo podaljšal do postaje Špilje (Spiefeld-Sträß), od koder lahko z različnimi vlaki potujete do avstrijskih mest. Ukinjeni so vsi vlaki, ki so vozili med Mariborom in Gradcem oziroma Dunajem (250, 251, 252, 255, 256, 257, 258, 259). Do 9. junija 2012 bodo zaradi gradbenih del na glavni beljaški postaji (Villach Hbf) vsi vlaki ustavljali na zahodni postaji (Villach Wbf).

Češka

Vozovnica Praga Special, ki stane 39 evrov, velja za potovanje z dnevnima vlakoma št. 212 in št. 213, ki vozita med Ljubljano in Münchnom s prestopanjem v Salzburgu in Linzu (vlak 212/112 (Ljubljana-Salzburg) - vlak 163 (Salzburg-Linz) - vlak 200 (Linz-Praga);

v smeri Praga-Ljubljana pa z vlaki 201 (Praga-Linz) - 548 (Linz-Salzburg) in 113/213 (Salzburg-Ljubljana). Če bo imel kateri od vlakov zamudo, lahko po novem s to vozovnico pot nadaljujete z naslednjim vlakom.

Ponudba City Star v novem voznem redu nima več omejitev, da se je treba vračati na nedeljo, odslej se lahko vračate kateri koli dan.

Nemčija

Vlak EuroCity Mimara bo vozil le do Frankfurta, in ne več do Siega. Ugodna ponudba City Star tudi v Nemčiji nima omejitev potovanj ob vrnitvi, kar pomeni, da se lahko vračate kateri koli dan.

Vlaka 210 in 211, ki sta vozila med Beogradom in Münchnom, po novem vozita do Beljaka, kjer boste trinajst minut pozneje prestopili na vlak v München.

Madžarska

Ukinjen je bil nočni vlak EN 440/441 Venezia, ki je vozil

med Budimpešto, Zagrebom, Ljubljano in Benetkami. Z Madžarsko je ostala povezava z vlakom IC Citadella, ki iz Ljubljane odpelje ob 8.50.

Poleg vlaka IC Citadella bo v poletni sezoni med Mariborom in Budimpešto vozil vlak IC Istria. In sicer bo iz Maribora proti Budimpešti vozil ob četrtnih in nedeljah, od 24. junija do 27. avgusta; med Budimpešto in Mariborom pa ob sredah in sobotah, od 23. junija do 27. avgusta. Vlak bo ustavljaj na postaji Budapest Keleti.

Ponudba Budapest Special, ki velja za vlak IC Citadella, se je podražila z 29 na 35 evrov za enosmerno vozovnico in za povratno z 39 na 49 evrov. Na vlaku IC Citadella bo od 7. aprila do 29. septembra mogoče prevažati tudi kolesa.

Informacije o novem voznem redu so objavljene na spletni strani Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in železniških postajah po Sloveniji.

Marino Fakin

Pravljичni vlak na ljubljanski železniški postaji

Petnajstega decembra je pravljicar Franci Rogač na vlaku pripovedoval pravljice in predstavljal svojo novo knjigo Dežka. Otroke je simbolično obdaril Božiček, obiskale so jih tudi pravljичne vile iz pravljичnega Celja.

Pravljичni vlak si je ogledal tudi direktor potniškega prometa Slovenskih železnic, mag. Boštjan Koren, ki je povedal, da je vesel velikega odziva. »Pravljичni vlak je obiskalo več sto otrok. Upam, da smo jih razveselili in navdušili za potovanje z vlakom. Otroci do dvanajstega leta starosti imajo na Slovenskih železnicah petdeset odstotkov popusta. Če družinski člani potujejo skupaj, otroci do dvanajstega leta potujejo brezplačno, drugi člani pa imajo štirideset odstotkov popusta,« je še povedal.

Marko Tancar



Na vlaku so otroke obiskale tudi pravljичne vile (foto: Miško Kranjec)

Z vlakom v Liechtenstein

Obisk Liechtensteina z vlakom se sliši enostavno, toda kljub temu, da četrta najmanjša evropska država leži med Avstrijo in Švico ter skoznjo poteka pomembna mednarodna železniška proga, ni tako! Skozi Liechtenstein je speljanih le 9,5 kilometra železniške proge standardne širine tirov 1.435 mm, ki povezuje avstrijski Feldkirch in švicarski Buchs.

Kakšnih deset vlakov, ki ustavljajo v Liechtensteinu, sicer vsak dan vozi v obe smeri, a večina je prilagojena delovnemu času v okoliških tovarnah. To pomeni, da vozijo pred 8. uro zjutraj in po 16. uri. Mednarodni vlaki, tudi vlaki EuroCity, ki povezujejo Zürich z Innsbruckom in Dunajem, pa tu ne ustavljajo.

Liechtenstein je gospodarsko in politično tesno povezan s Švico, toda s tem odsekom železniške proge upravljajo Avstrijske železnice (ÖBB). Prva proga je bila odprta leta 1872 (Vorarlberger Bahn), s čimer je dobila zahodna Avstrija povezavo z zahodno Evropo. Šele dvanajst let pozneje je bil odsek proge povezan z omrežjem avstrijskih železnic. Zaradi naraščajoče mednarodne pomembnosti so jo elektrificirali leta 1926.

Le štiri postaje

V Liechtensteinu so le štiri postaje, na katerih ustavljajo regionalni vlaki. Prva postaja, Schaan-Vaduz, se nahaja tik ob švicarski meji in je najbližja liechtensteinski prestolnici Vaduz. Zato je morda najprimernejša za začetek raziskovanja majhne kneževine. Do Vaduza je mogoče hitro priti z avtobusom. Prestolnica je majhna, a premore kar nekaj zanimivih zgradb, vključno z novim parlamentom. Ogledati si kaže še nekaj muzejev, še posebno poštnege. Schaan je sicer po številu prebivalcev (5.800) največje mesto kneževine. V največjem ekonomskem središču ima sedež veliko podjetij, med drugim tudi svetovno znan proizvajalec zobnih protez. Naslednja železniška postaja je Forst-Hilti. Nahaja se na obrobju Schaana, poimenovana pa je po znani tovarni ročnega električnega orodja. Tretja železniška postaja, Nendelen, stoji ob glavni prometnici med Avstrijo in Švico, nekje na pol poti. Za mnoge je najbolj prikopna, saj je videti, kot da se na njej že več desetletij ni prav nič spremenilo. Zadnja postaja pa je v obmejni vasi Schaanwald, ki leži nedaleč stran od mejne-

ga prehoda z Avstrijo. Na njem še vedno preverjajo potne liste, vendar žigov vanje ne dajejo. Tega je že dolgo mogoče dobiti samo na turističnem uradu v Vaduzu. A ne brezplačno! Domačini znajo tudi žig dobro tržiti, in zanj zaračunajo evro in pol.

Uradni jezik kneževine je nemščina, vendar domačini govorijo lihtenštajnsčino, ki je menda več kot le dialekt nemščine! Seveda vsaj trgovci znajo tudi angleško in še kak svetovni jezik.

Idilična alpska dolina

V kneževini je presenetljivo veliko možnosti za privlačen oddih. Dobrih 160 kvadratnih kilometrov veliko ozemlje je stisnjeno med dolino reke Ren in visoke gore. Ren je obenem večji del meje s Švico, po gorskih vrhovih pa meja poteka z Avstrijo. Na prvi pogled je Liechtenstein videti kot idilična gorska dolina z nekaj zaselki, pašniki in sadovnjaki. Kar težko je verjeti, da se na robu naselij med zelenjem skriva vrsta manjših, a svetovno



Po kneževini je raztresenih več manjših krajev.



Železniška proga prečka suvereno dolino med Avstrijo in Švico.

uspešnih podjetij, ki proizvajajo tehnološko visoko razvite izdelke. Državica je še bolj kot po proizvodnji znana kot davčna oaza. Zato je na tem majhnem prostoru registriranih okrog 70.000 podjetij, kar je še enkrat toliko, kot ima država prebivalcev! Za večinoma tuja podjetja je Liechtenstein tako privlačen, ker jim ni treba plačevati visokega davka na dobiček. Poslovno okolje je zelo ugodno tudi za bančništvo.

Nastanek Liechtensteina sega v začetek 18. stoletja, ko

je avstrijska rodbina Liechtenstein-Nikolsburg kupila grofiji Schellenberg in Vaduz v dolini ob Renu. Leta 1719 je grofiji združil v kneževino Liechtenstein nemški cesar Karel VI. V obeh svetovnih vojnah je ostal Liechtenstein nevtralen. Med obema vojnama so sprejeli ustavo, ki je veljala vse do leta 2003. Ta je med drugim omogočala odločanje ljudstva prek referendumov. Začelo se je povezovanje s Švico, s katero so sklenili denarno in carinsko unijo.

Liechtenstein je po ustavi parlamentarna monarhija, toda knez ima zelo velike pristojnosti. Tako ima, med drugim, pravico potrjevati zakone in lahko razpusti parlament. Izvršno oblast ima vlada, ki jo imenuje knez na predlog deželnega zbora. Volilno pravico imajo vsi državljani, starejši od dvajset let. Zanimivo je, da so volitve obvezne, neobičajno pa, da so ženske dobile volilno pravico šele leta 1984.

Prvi liechtensteinski princ Franc Jožef II. se je preselil v Vaduz leta 1938. Danes je na oblasti njegov sin Hans Adam II., od leta 2004 ga pri večini opravi nadomešča sin Alois, ki živi v gradu nad Vaduzom.

Smučarski asi

Največja privlačnost kneževine je narava. Poleg kolesarskih stez vabijo številne urejene pešpote, ki vključujejo tudi vzpone na dvatisočake. Predvsem v okolici smučarskega središča Malbun, kjer so prve smučarske naprave pognali že pred pol stoletja! Malbun je privlačen tudi poleti. Še posebno zaradi sedežnice, s katero se je mogoče elegantno odpeljati pod visoke gorske vrhove. Med njimi je

najvišji 2.599 metrov visok Grauspitze, ki se dviguje na meji s švicarskim kantonom Graubünden. Med manjšimi hribovskimi zaselki je še mogoče občutiti idiličen duh preteklosti. Predvsem v obliki lesenih hiš in obsežnih pašnikov, na katerih poleti odzvanjajo kravji zvonci.

Kljub skromnim smučarskim razmeram so liechtensteinski smučarji in smučarke znani po vsem svetu. Še posebno Hanni Wenzel in njen brat Andreas, ki sta v osemdesetih letih preteklega stoletja osvojila več olimpijskih medalj. Nekaj so jih dodali še drugi, in tako je Liechtenstein z devetimi olimpijskimi medaljami država z največ osvojenimi odličji na prebivalca. Trenutno je največji smučarski up Tina Weirather. Hčerka Hanni Wenzel in avstrijskega smučarja Hartija Weiratherja je že zmagovala v mladinski konkurenci, v članski pa se še mora dokazati. Na uspehe smučarjev in dolgo zgodovino tega športa v kneževini spominja Smučarski muzej FIS v Vaduzu. Ustanovil ga je Noldi Beck, nekdanji tekmovalec in smučarski serviser. V muzeju hranijo več kot tisoč eksponatov, s katerimi predstavljajo razvoj smučanja v Liechtensteinu in po svetu.



Obrobje Vaduza zaznamujejo poslovne stavbe.



Najbolj privlačna je stara železniška postaja v vasi Nendelen.



Središče prestolnice je namenjeno pešcem.

Spoznavanje Škotske z muzejskim vlakom

Lokacije snemanja uspešnih filmov marsikateremu kraju prinesejo svetovno slavo. Tako se je zgodilo tudi z železniškim viaduktom pri škotskem kraju Glenfinnan. Ta hriboviti konec je bil Škotom znan že davno pred tem. A predvsem po spomeniku – stolpu iz leta 1815, ki je bil posvečen padlim v uporuh škotskih klanov proti Angležem. Upor je vodil Bonnie Prince Charlie (Charles Edward Stuart). Spomenik je postavljen ob slikovitem jezeru Loch Shiel. Ta se skupaj z viaduktom pojavi v eni izmed spektakularnih kadrov v filmu Harry Potter in Dvorana skrivnosti, ter pozneje v krajših odlomkih še v dveh filmih o čarovniškem junaku.

Železna cesta do otokov

Viadukt je del dobrih sto štirideset kilometrov dolge železniške proge med mestoma Fort William in Mallaig. Progi, ki poteka med hribovito no-

tranjostjo in razčlenjeno zahodno obalo Škotske, pravijo tudi železna cesta do otokov, saj iz Mallaiga vozijo trajekti na bližnje otoke. Velja za eno najbolj slikovitih prog v Veliki Britaniji in na svetu. Že leta 1894 je povezovala Glasgow s Fort Williamom, med letoma 1897 in 1901 pa so zgradili še najtežavnejši del do obale.

Železniška proga naredi velik ovinek čez reko Finnan, ki so jo premostili z mogočnim viaduktom. Visok je kot manjša stolpnica – trideset metrov, ima enaindvajset lokov, od katerih je vsak širok po petnajst metrov, skupna dolžina viadukta pa je nekaj več kakor štiristo metrov. Viadukt so zgradili leta 1898. Takrat je bil to največji betonski viadukt v Veliki Britaniji in še danes je eden največjih svoje vrste. Ob njegovem nastanku so menili, da je grd in bo skazil pokrajino. Toda njegov snovalec inženir Robert McAlpine ga je vztrajno zago-

varjal. S takšno gradnjo je imel bogate izkušnje, zaradi česar so mu pravili tudi Betonski Bob. Kakor koli že, viadukt si danes mnogi z zanimanjem ogledajo, upodobljen pa je tudi na škotskem bankovcu za deset funtov, ki so ga izdali leta 2007.

S ceste in parkirišča pogled na viadukt ni posebno slikovit. Za »filmski razgled« se je treba odpraviti do ene izmed razglednih točk v dolini, ki jo prečka viadukt. Uro ali dve si je treba vzeti in z zamočvirjenih gričev boste lahko podoživljali Harryjevo dogodivščino v letečem avtomobilu. Pogled vendarle ni čisto enak, saj so nekatere prizore posneli iz helikopterja.

Nekaj časa si kaže rezervirati tudi za obisk bližnje vasi. Še posebno železniške postaje, ki je na prvi pogled videti takšna kot pred stoletjem. Del postaje zaseda muzej, posvečen temu odseku proge. Za postajo sta postavljena dva vagona iz leta 1958. Eden je namenjen pre-

nočevanju, saj premore štiri sobe in kuhinjo, v drugem pa si je mogoče privoščiti kosilo ali vsaj počitek ob čaju. Takšni spalniki so bili nekoč del običajne ponudbe na železniških postajah ob znameniti progi.

Filmska lokomotiva in vagon

Najbolj atraktivni filmski kader z vlakom se pojavi v Dvorani skrivnosti, kjer Harry in Ron z letečim avtomobilom letita tik nad viaduktom. Tu ju skoraj povozijo puhajoči vlak Hogwarts Express, s katerim so mladi čarovniki odhajali na čarovniško akademijo Bradavičarko. Zanimivo je, da je mogoče filmsko izkušnjo tudi doživeti! Parni vlak je v lasti podjetja West Coast Railway Company, ki redno vzdržuje povezavo na progi s starimi lokomotivami in vagoni. Med drugim so poskrbeli, da so nekatere vagone za potrebe filma pobarvali rdeče.



V združenju ljubiteljev muzejskih vlakov Strathspey Steam Railway premorejo številne zanimive lokomotive in vagoni.



Ob nedeljah si med vožnjo z muzejskim vlakom kaže privoščiti razkošno kosilo.



Postaja v Glenfinnanu je ohranila nekdanjo podobo. Del postaje je urejen kot muzej.



Ob reki Spey pogosto sopihajo parne lokomotive.



V starem vagonu v Glenfinnanu je mogoče tudi prenočiti.



Je kovčke pozabil Harry?

V filmu slikoviti vlak vleče lokomotiva Hall 4-6-0, z imenom Olton Hall, iz leta 1937. Vsi Potterjevi navdušenci si seveda želijo peljati v filmskem vagonu D in z lokomotivo št. 5972. A tudi, če se peljejo s katero iz-

med drugih restavriranih lokomotiv, ne opazijo razlike, saj so si zelo podobne. Kompozicija je sestavljena iz štirih vagonov, v njih pa res kar čakate, kdaj se bodo prikazali Harry, Ron in Hermiona ... Bolj verjetno je, da na vlaku naletite na sprevodnika ali vlakovodjo, ki vesta povedati marsikaj zanimivega o snemanju. Med drugim tudi, da so statiste za snemanje poiskali na šolah v Fort Williamu.

Muzejski vlak na progi Fort William-Mallaig vozi vsak delovni dan od prvega maja do oktobra, poleti pa vozi tudi med konci tedna. Za atraktivno vožnjo že dolgo velja precejšnje zanimanje, odkar pa so se pridružili še Potterjevi navdušenci, je res priporočljiva rezervacija.

S hlaponi v bližino jezerske pošasti

Po škotskih prostranstvih se je z muzejskimi vlaki mogoče voziti še na nekaj odsekih prog.

Enega izmed njih boste našli ob reki Spey. Dobrih 32 kilometrov dolga proga delno vodi po originalni trasi čez škotsko višavje, ki je potekala do mesta Inverness v bližini najbolj slavnega škotskega jezera Loch Ness. Jezero je seveda znano predvsem po domnevni jezerski pošasti Nessie.

Ta del proge so opustili leta 1968. Nekaj let pozneje so ustanovili združenje prostovoljcev Strathspey Steam Railway in odkupili progo od Britanskih železnic. Sprva so vozili muzejske vlake med krajema Aviemore in Boat of Garten, leta 2002 pa so odprli še podaljšani odsek do Broomhilla. Združenje ima okrog devetsto članov prostovoljcev, brez katerih bi bilo delovanje muzejskih vlakov nemogoče. Prostovoljci tako delajo kot blagajniki, konduktarji, vlakovodje in kontrolorji. Največji del pa opravijo restavriratorji in vzdrževalci, ki imajo ves čas polne roke dela. Pred

letom in pol so uspešno končali dolgotrajno obnovo lokomotive vrste Caley 828. Lokomotiva je bila narejena leta 1899 in je edina te vrste ohranjena v Veliki Britaniji. Za njeno obnovo so potrebovali dobrih 260.000 evrov, tako da so na modro obarvano lokomotivo resnično lahko ponosni. Marca 2011 pa so končali obnovo parne lepote Ivatt Class 2MT, ki je pred desetletjem že vozila po okoliških tirih. Tovrstne lokomotive so izdelovali v prvih letih po koncu druge svetovne vojne.

Poleg voženj z muzejskimi vlaki, med katerimi so nekatere tematske, si lahko obiskovalci omislijo tudi dejavno vlogo kot kurjači na parni lokomotivi ali vozniki dizelske lokomotive. Na nekaterih vožnjah si je mogoče privoščiti tudi razkošno kosilo ali večerjo v jedilnem vagonu. Največkrat ob nedeljah, druge dni pa postrežejo vsaj z značilnim angleškim čajem in piškoti.



Betonski viadukt tvori 21 lokov.



Napis na čelu lokomotive: Služimo s ponosom

Utrinek z ameriških železnic

Nad vzhodno obalo Združenih držav se rojeva nov dan. Spokojnost jutra je naravnost magična, in po nori zabavi prejšnjega večera prav prija. Bil je predvečer praznika 4. julija ali dneva neodvisnosti. Pregovorno vzvišeni im malce naduti Američani so se pokazali kot čudoviti gostitelji. Njihovo odprtost vedno spremljata prijazen nasmeh in pripravljenost priskočiti na pomoč. S polne rezidence moje gostiteljice se odpira čudovit razgled na Atlantik. Misel mi poleti čez ocean, k ljudem, s katerimi bi želel deliti čarobnost tega jutra.

Riviera Hamptons, kamor se pred mestnim vrvežem umaknejo newyorški bogataši, ponuja vse tisto, kar jemlje dih. Vsi dnevi tukaj so nekaj posebnega, a današnji bo še prav poseben. Čaka me vrnitev v New York. Ne morem, da ne bi potoval z vlakom. Ko sem doma pripravljaj načrt potovanja, sem se nameraval peljati v Washington s slovitim Amtrakom, ki je bil nekoč ponos ameriških železničarjev. Amtrakov blišč je sicer danes precej zbledel. Cena vozovnice me je prisilila, da sem prvotno odločitev spremenil. Tako bi bilo treba odšteti za povratno potovanje od New Yorka do Washingtona kar 362 dolarjev. Za ta denar je mogoče kupiti letalsko vozovnico. Potovati je mogoče tudi z avtobusom. Za avtobusno vozovnico boste odšteli 60 dolarjev. Če se boste peljali s prav tako zanesljivimi kitajskimi vozniki, boste plačali pičlih 30 dolarjev.

A svojega veselja do železnice si ne pustim vzeti in svojo radovednost potešim s potovanjem pri zasebni železniški družbi, imenovani Long Island Railroad ali LIRR. Newyorški bankir James, za prijatelje Jimmy, je bil tokrat v vlogi taksista, ki naju je odpeljal na železniško postajo, obenem pa se je pokazal kot neizčrpni vir informacij

in prava zakladnica zgodovinskih podatkov.

Železniška postaja je v mestecu Speonk in je ena mnogih, ki povezujejo New York s krajem Montauk, ki leži na skrajnem vzhodu Long Islanda. Kraj je tipično ameriški, z majhnimi hišicami in negovanimi tratami pred njimi. Povsod vihra ogromno zastav vseh velikosti. Stara postajna zgradba je preurejena

v restavracijo. V njej je razstavljenih veliko nekdanjih železniških predmetov. Kar kmalu sem se zapletel v pogovor z gosti. Ugotovil sem, da jih je kar precej železničarjev. Ko sem povedal, da je to tudi moj poklic, so vprašanja kar deževala. Seveda sem moral večkrat pojasniti, da Slovenija ni del nekdanje Sovjetske zveze in da pri nas ni vojne. Predzvonjenje na bližnjih

zapornicah je naznanilo prihod našega vlaka. Nekoliko sem se nelagodno počutil, kajti zdelo se mi je, da sem za vozovnico, ki sem jo kupil na prodajnem avtomatu, premalo odšteli.

Sodobni in klimatizirani dvonadstropni vlak ni preveč zaseden in vožnja poteka neslišno. Kmalu pride sprevodnik in tudi z njim se zapletem v pogovor o železnici. Razlagam mu o delu prometnika, o poklicu, ki ga skoraj ne poznajo več. Promet vodijo računalniško iz nadzornih centrov. Sprevodniki po stari dobri navadi potrjujejo vozovnice s potrdilnimi kleščami. Vožnja hitro mineva in kmalu na vlaku ni več prostega sedišča. Ob progi ni več lepih belih hišic, temveč sive in razpadajoče. To so revna predmestja New Yorka, kjer se pokaže tista druga, grša stran ameriške medalje. Presedamo na postaji Jamaica Station v Queensu in nato se zapeljemo v mesto, okoli katerega se vrtil ves svet.

Obrisu nebotičnikov nas pozdravljajo, vlak zapelje še v predor pod vzhodno reko in že smo v znameniti četrti Manhattan. Tiri na glavni newyorški postaji Grand Central so splejani v več nadstropjih. Njen najimenitnejši del je velikansko preddverje z znamenito uro, kjer so posneli kadre številnih filmov. Postajna stavba je bila pred kratkim v celoti obnovljena in arhitekti so resnično pazili na vsak detajl.

Tudi za varnost je več kot poskrbljeno. Policisti in varnostniki v različnih uniformah budno opazujejo dogajanje. In še dejstvo, na katero sem bil posebej opozorjen. Z njimi ni šale. Če ti kaj naročijo, je pametno ubogati.

Še hiter prigrizek pri uličnem prodajalcu hamburgerjev, potem pa skok v reko ljudi, ki se že vije na obrežju reke Hudson. Dan neodvisnosti je. Ognjemet je – tako kot vse ameriško – veličasten.



Grand Central – menda najlepša postaja na svetu



Skupaj s sprevodnikom



Udobni dvonadstropni potniški vagoni

Forth Bridge končno prebarvan

Železniški most Forth Bridge, ki se nahaja severno od Edinburga, so od leta 1890, ko so ga zgradili, nenehno barvali. Devetega decembra je upravljavalec železniške infrastrukture Network Rail sporočil, da je zadnje, kar deset let trajajoče barvanje končano. Vrednost del je bila 130 milijonov funtov. Za barvanje so uporabili kar 240

tisoč litrov posebne zaščitne barve, podobne tisti, ki jo uporabljajo na naftnih ploščadih. Barva naj bi ščitila most pred vremenskimi vplivi še 25 let. V desetih letih je na mostu delalo več kakor 1.500 ljudi, na vrhuncu del celo do 400 ljudi na dan. Prebarvali so več kakor 230 tisoč kvadratnih metrov jekla in za to so potrebovali tudi štiri ti-

soč ton delovnih odrov. Majhna skupina inženirjev bo še naprej spremljala stanje na mostu in ga vzdrževala.

Most, čez katerega vozi dvesto vlakov na dan in potuje tri milijone potnikov na leto, je pomemben člen v britanskem železniškem omrežju. Graditi so ga začeli leta 1883, pri gradnji pa je sodelovalo štiri tisoč ljudi. Most je uradno odprl valižanski princ 4. marca 1890 in od takrat se je mogoče peljati z vlakom iz Londona v Aberdeen. Most je dolg 2.467 metrov, tehta 53 tisoč ton, razteza se 110 metrov nad morsko gladino, od temeljev do vrha pa meri 137 metrov. Trije glavni stolpi so bili zgrajeni na pomolih, za katere so uporabili 92 tisoč kubičnih metrov betona in so obloženi z granitnimi ploščami, debeline 60 centimetrov.

V zadnjih desetih letih so most prekrili s plastično prevleko in delovnimi odri. Zdaj ga bodo še enkrat pokazali v vsej njegovi veličastni slavi.



Delo ob železniški progi je potekalo brez ovir za promet. Več kakor dvesto vlakov, s katerimi se pelje več deset tisoč potnikov, vozi vsak dan čez most.



Delovni odri na mostu Forth bodo zdaj stvar preteklosti.

Avstrijsko omrežje Nina

Rail Cargo Avstrija, hčerinsko podjetje Avstrijskih železnic, ÖBB, je oblikovalo novo nacionalno intermodalno omrežje za prevoz zabojnikov in zamenljivih tovoršč. Omrežje, ki se imenuje Nina (National Intermodal Network Austria), so vzpostavili aprila letos in ga nato postopoma širili, tako da zdaj vključuje terminale Wien Northwest, Wels, Salzburg, Villach, St Michael, Kapfenberg, Graz, Hall, Wolfurt, Bludenz, Linz

in Krems. Vozlišče omrežja je v Welsu. RCA dostavlja tovor med terminali čez noč.

Blok vlaki, ki vozijo med vozliščem v Welsu in terminali, so točni in zanesljivi. Kakovost storitev zagotavlja RCA tudi z novim spletnim sistemom za rezervacije, spremljanje in sledenje pošilk. Z uvedbo blok vlakov so zmanjšali stroške in povečali produktivnost ter dosegli 80-odstotni izkoristek prevoznih zmogljivosti.

Pričakuje se, da bodo storitve stalno spremljali in prilagajali spreminjajočim se zahtevam strank ter da bodo ohranili visoko stopnjo učinkovitosti.

Med Slovenijo in avstrijskim omrežjem Nina sta vzpostavljeni dve povezavi, in sicer vlaki Capris Shuttle, ki šestkrat na teden vozijo med Koprom in Beljakom, ter vlaki, ki petkrat na teden vozijo med Koprom in Gradcem.

Anarhija na progi Liège–Maastricht

Sredi novembra je 117 sprevodnikov Belgijskih železnic (SNCB) iz Liège predalo petico davčnemu pooblaščenču, sindikatom in matičnemu podjetju. Sprevedniki so se pritožili, da niso deležni pomoči pri splošno znani težavi. Z vlakom iz Liège v Belgiji se v Maastricht na Nizozemskem vozijo vsak dan z vlakom užitici mamil, ki v Maastrichtu prosto in zako-

nito nabavljajo drogo. Kar 95 odstotkov jih ne kupuje vozovnic. Leta 2008 so jim zato sprevodniki izdali štiri tisoč obvestil o kazni, leta 2010 pa že dvanajst tisoč! Številni pri sebi nimajo osebne izkaznice, zaradi česar jih je nemogoče identificirati. Poleg tega so agresivni do sprevodnikov in potnikov, povzročajo pretepe v vlaku, prosjačijo ipd. Sodni organi težave ne

jemljejo dovolj resno. Od dvanajstih tisoč kazni, izdanih leta 2010, jih je le sedemdeset doživelo sodno obravnavo.

Na progi številka 40 vlaki vozijo vsako uro, vožnja pa traja 29 minut. Težave se povečujejo, zato sprevodniki zahtevajo ukrepe oziroma želijo, da bi vsaj policisti patrolirali na vseh vlakih.

Jean-Pierre Loubinoux

Novi progi je uspelo pridobiti ekskluzivni intervju z Jean-Pierreom Loubinouxjem, generalnim direktorjem Mednarodne železniške zveze (UIC) v Parizu. UIC je svetovno združenje za sodelovanje železniških podjetij. Njegovi člani so železniška podjetja, upravljavci infrastrukture, operaterji v kombiniranem prevozu, podjetja, ki ponujajo vozna sredstva in storitve vleke ter drugi ponudniki v železniškem prevozu, kot na primer gostinska podjetja, operaterji nočnih vlakov in javni organi v transportu.

UIC je bil ustanovljen po uspešni mednarodni železniški konferenci, ki je bila 23. novembra 1921 v Portorožu. Tretjega maja 1992 so na konferenci v Genovi potrdili ustanovitev organizacije, ki je nato začela delovati v Parizu 17. oktobra 1922. Organizacija se je stalno širila in ima danes več kot 200 članov s petih celin. Šest regionalnih skupščin izvaja več kot 180 projektov. Leta 2010 je UIC organiziral 85 usposabljanj, konferenc in seminarjev, leta 2011 nekaj več kakor sto. UIC je objavil več kot

670 tehničnih predpisov, ki odražajo strokovno znanje UIC-ja na vseh področjih železniškega delovanja – o železniški infrastrukturi, voznih sredstvih, varnosti, organizaciji prometa, komercialnem poslovanju, informacijskih sistemih in drugih področjih. Generalnega direktorja Jean-Pierra Loubinouxja smo vprašali naslednje:

Kakšno je stališče UIC-ja glede razvoja železnic na Balkanu in v Sloveniji?

Vse železnice v srednji in jugovzhodni Evropi so članice UIC. UIC jih podpira pri promociji in razvoju njihovih številnih železniških projektov. Železnice na tem območju imajo različne projekte in različne cilje, vendar imajo tudi veliko skupnih projektov.

Kakšna je vloga UIC pri razvoju železniških storitev?

UIC na splošno ponuja skupnost železnic za podporo tehničnih vidikov, v kateri skupni pristop prinese združljive rešitve za različne železnice. Tovorni promet je še posebej pomemben, kajti železnice imajo zagotovo prednost pri prevozihi na dolgih razdaljah, zlasti v čezmejnem tovornem prometu. Delovanje UIC-ja je na primer bilo ključno in je spodbudilo vzpostavitev X-Raila, zveze železnic za prevoz posameznih vagonskih pošilk, ki želi vzpostaviti učinkovit in do uporabnikov prijazen sistem prevoza vagonskih pošilk v mednarodnem prometu. UIC oblikuje tudi skupne standarde na področju oblikovanja in razvoja postaj kot vmesnikov med mestnim, medmestnim in

mednarodnim železniškim prometom.

S katerimi težavami se UIC ukvarja prav zdaj?

UIC mora delovati v okviru proračuna, ki ga določijo člani, in razvijati projekte, za katere so se člani odločili, da so v njihovem interesu. Nekateri projekti so očitno zelo zanimivi za razvoj v jugovzhodni in osrednji Evropi.

UIC širi svoje izsledke na delavnicah in konferencah, na katerih se sestanejo predstavniki članov in zainteresiranih strani, in razpravljajo o skupnih temah, rešujejo skupne težave in izdelujejo dokumente, delovne postopke in dokumentacijo, ki jih potem uporabljajo vsi člani. Na primer, pred kratkim je bila takšna delavnica v Beogradu. Na njej smo obravnavali številna vprašanja železnic. Aktualno je bilo zlasti vprašanje prestrukturiranja železnic. Posamezne železnice so zelo zainteresirane, da UIC organizira tovrstne delavnice. UIC združuje železnice, tako da vsi skupaj delujemo po skupnih standardih, in zato lahko meri napredek po mednarodnih merilih.

Pred železnicami je veliko izzivov. Eden takih je dejstvo, da se železnice res na splošno priznavajo kot najboljši način trajnostnega prevoza. Toda zanj je treba uresničiti veliko razvojnih projektov, obenem pa smo v finančni krizi, ki omejuje sposobnost naših članov, da razvijejo številne projekte. Soočamo se s protislovjem. Po vsem svetu promovirajo železnice, da so sredstvo za najbolj trajnostni način razvoja, sočasno pa so finančne zmožnosti naših članov omejene. Proračunske omejitve in nujne prednostne naloge pomenijo, da železnice od svojih vlad ne prejema potrebnih naložb za doseganje rezultatov, ki jih vlade zahtevajo.



Jean-Pierre Loubinoux,
generalni direktor
Mednarodne železniške zveze UIC

»Po vsem svetu promovirajo železnice, da so sredstvo za najbolj trajnostni način razvoja, sočasno pa so finančne zmožnosti naših članov omejene. Proračunske omejitve in nujne prednostne naloge pomenijo, da železnice od svojih vlad ne prejema potrebnih naložb za doseganje rezultatov, ki jih vlade zahtevajo.«

Drug izziv je dati UIC-ju resnično globalno razsežnost, zato da bi lahko razširil povezave ter mobilnost blaga in oseb med Vzhodom in Zahodom. Interoperabilnost je nekoč pomenila, na primer, neoviran železniški promet med Avstrijo in Madžarsko, danes pa pomeni povezavo med zahodno Evropo in vzhodno Kitajsko. Vse zainteresirane strani, vključno s cestnimi podjetji in morskimi pristanišči, se morajo zavezati za vzpostavitev partnerstev in razvoj logističnih središč. Ta bi lahko zagotavljala skupne prevozne rešitve, in ne samo prevoze med železnicami. Da bi dosegli resnično interoperabilnost, je treba premagati veliko tehničnih ovir. Za uresničitev tega nujnega cilja so potrebni še dobra volja in finančni prispevki vlad.

Kakšne so napovedi za prihodnje potrebe v logistiki in pri železniških storitvah v Evropi?

Poglavitna bodo vprašanja razvoja tovarnega prometa. Železniški tovarni promet mora postati del logistične verige, v kateri se blago zbira in dostavlja neposredno v mestna središča, od tovarne do tovarne, od luk do trgovin. Tovorni promet bo postal še bolj pomemben, saj se soočamo z novo, obsežno mednarodno mobilnostjo tovarov. Tovor bodo vozili

z daljšimi in težjimi vlaki, na daljših razdaljah in po mednarodnih koridorjih, ki jih je treba šele razviti. Razviti bo treba ustrezno infrastrukturo, ki bo imela ustrezno zmogljivost in ustrezno raven kakovosti in varnosti. Mednarodna izmenjava bo šele takrat mogoča po železnici.

Pomembni prometni tok, ki je bil prekinjen zaradi vojne v nekdanji Jugoslaviji, se je razvil med Salzburgom in Solunom in je potekal prek Slovenije. Ta proga je zdaj del desetega vseevropskega koridorja. Kaj UIC počne za promocijo tega koridorja?

Vsekakor je treba deseti koridor razviti. Tržne raziskave UIC-ja so ugotovile, da bodo v prihodnje na njem še večji tokovi zabojnikov. Trenutno koridor zaznamujejo številna ozka grla in pomanjkljivosti v tehničnem pogledu, zlasti glede zmogljivosti, elektrifikacije, vleke in signalizacije. Izsledke raziskave in rešitve smo posredovali železnicam na koridorju, tako da te neodvisne dokaze lahko uporabijo za lobiranje pri svojih vladah in tudi v EU, ter da lahko upravičijo zahtevne naložbe na koridorju. Četrtni in peti koridor tudi vplivata na ta tok, zato smo izdelali podobno raziskavo, iz katere je razvidno, kje so nujne potrebe po naložbah za prihodnost tovarnih tokov.

Turčija je rastoči trg. Kaj menite o tem območju?

Da, Turčija je ena naših večjih, dejavnih članic. V Turčiji razvijajo proge za velike hitrosti in tovarni promet proti Vzhodu, do Irana in do vzhodnih trgov, proti Zahodu do Rusije in Črnega morja, proti Grčiji, torej po desetem koridorju, in proti Romuniji po četrtem koridorju. UIC pomaga pri vzpostavitvi skupnih standardov, ki bodo zagotovili, da bo čezmejni promet deloval uspešno.

Kako lahko UIC pomaga pri težavah, ko se zaradi povečanja potniškega prometa zmanjšuje število tras za tovarni promet?

Obstajati mora vizija. UIC ima jasno vizijo, kako se lahko takšen razvoj prometa poveže. UIC ponuja tehnične dokaze lobističnim organizacijam v Bruslju, ki lahko neposredno lobirajo pri evropskih institucijah, da obvestijo Evropsko komisijo o tem, kaj se dogaja, in še pomembneje, kaj je treba storiti. Posamezni člani lahko tudi stopijo do svojih vlad in se pogovorijo glede strategije in naložb v železnice. UIC jih bo podprl s svojo strokovno in tehnično dokumentacijo, tako da bodo lažje argumentirali svoje zahteve.

Na splošno velja, da je železniški promet bistvenega pomena za razbremenitev cestnega omrežja. To pa bi neogibno povzročilo konkurenco pri pridobivanju tras na omejenem železniškem omrežju. Prometne tokove, to je zahteve potniškega in tovarnega prometa, je treba združiti, saj pomenijo skupno povpraševanje in niso v medsebojni konkurenci.

Velika Britanija ima zelo privatizirano, celo razdrobljeno železniško omrežje. Ali je to lahko model za vso Evropo?

V Veliki Britaniji je prišlo veliko novih operaterjev na trg. Ti so izboljšali kakovost storitev, povečali so število potnikov in prepeljali večje količine tovarov, kljub finančni krizi. Vendar so določene negativne izkušnje na področju vzdrževanja infrastrukture. Ne obstaja model, ki bi ustrezal vsem evropskim železnicam. V Evropi je gostota prebivalstva in železniških prog različna, različni so tudi regionalni razvoj, stopnje državnega nadzora in družbene vloge, zato ne more veljati en model za vse.

Eden od pomembnih skupnih vidikov je vmesnik med železniškimi podjetji in infrastrukturo. Železnico je namreč treba obravnavati kot sistem s tehnično integracijo. Ta vmesnik je ključnega pomena, in ga je treba skrbno upravljati. V UIC-ju, katerega člani so prevozniki in podjetja infrastrukturo, tehnično integracijo lahko zagotovimo.

Kako UIC promovira železnice?

Letos smo uresničili več kakor sto tehničnih projektov oziroma nekatere še uresničujemo. Ti zajemajo širok razpon različnih železniških področij, kot so na primer varnost, infrastruktura in interoperabilnost, če omenimo le nekatera. UIC ima vodilno vlogo pri povezovanju strank, ki potrebujejo skupne rešitve, in vzpostavlja najboljše prakse. Letos smo organizirali več kakor sto delavnic, konferenc, kongresov in razprav o ključnih vprašanjih, ki so jih opredelili in jih obravnavajo naši člani. Srečanja spodbujajo naše člane, da posredujejo svoje znanje in si izmenjujejo izkušnje.

Ron Smith

Železničarsko esperantsko društvo – FES Fervojista esperanto societo

Razstava Hirošima-Nagasaki v Slovenj Gradcu

Razstava Hirošima-Nagasaki, ki že dve leti gostuje po slovenskih muzejih, je rezultat večletnega odličnega sporazumevanja in sodelovanja med esperantisti železničarji Slovenije in Japonske. V okviru Mednarodne zveze železničarjev esperantistov IFEF (Internacia fervojista esperanta federacio) društvo sodeluje s številnimi združenji esperantistov železničarjev, tako tudi z japonskim iz Hirošime. Pred dvema letoma je tako nastala zamisel za razstavo. Trideset plakatov in animirane filme smo prejeli od Mirovnega spominskega muzeja iz Hirošime. Besedila in opise slik smo prevedli iz japonskega v slovenski jezik.

Na Japonskem so zlasti dejavna ženska združenja iz Hirošime, imenovana tudi Matere Hirošime. Ta predvsem iščejo

podporo za svoje akcije. Zavezajo se za to, da Japonska ostane nevtralna in ne sodeluje s svojimi vojniki v vojaških intervencijah po svetu. Borijo se na primer za ohranitev 9. člena ustave o volilni pravici žensk. Namreči nekateri politiki so celo poskusili, da bi ženskam odvzeli volilno pravico. Razveseljivo je, da za predstavitev svojih dejavnosti in v stikih z drugimi po svetu uporabljajo esperanto.

Pri organizaciji razstave v Slovenj Gradcu smo se povezali s Koroškim pokrajinskim muzejem. Direktorica muzeja Brigita Rajšter in kustosinja muzeja Valerija Grabner sta poskrbeli za organizacijo razstave in prireditve s kulturnim programom, ki je bila ob odprtju. Navzoče so ob odprtju razstave nagovorili direktorica muzeja, japonski veleposlanik iz Ljubljane Njegova

ekscelenca Toshimitsu Ishigure, župan Mestne občine Slovenj Gradec Matjaž Zanoškar in predsednik železničarskega esperantskega društva Jovan Mirkovič. Zavzeli so se za mirno mednarodno sožitje, zmanjševanje nuklearnega orožja in enakopravnost narodov. Župan Matjaž Zanoškar je prvi stavek povedal v esperantu, in sicer je rekel: »Esperanto estas internacia lingvo.« (Esperanto je mednarodni jezik.) Predsednik našega društva Jovan Mirkovič pa je dejal, da si društvo želi predstaviti esperanto kot jezik enakopravnega sporazumevanja, saj si ga nihče ne more lastiti za svojega. Kako ga bo posameznik obvladal in uporabljal, je odvisno od njega. Na odprtju so bili navzoči številni obiskovalci, med njimi tudi člani našega društva s Koroške. Razstava je bila odprta 9. novembra, trajala pa bo do marca 2012. Na podoben način smo razstavo organizirali še v Muzeju narodne osvoboditve Maribor, v Pokrajinskem muzeju Murska Sobota in drugje.

Najbrž nas je veliko, ki smo že pred leti prebrali knjigo Sadako hoče živeti, in se zato ob ogledu razstave spomnimo žalostne zgodbe o šolarki, ki upa na ozdravitev in zgiba papirnate žerjave. Sadako Sasari je zbolela za levkemijo. Sošolci so jo prepričali, da če bo naredila tisoč papirnatih žerjavov, da bo ozdravela. Toda naredila jih



Eden od tridesetih plakatov na razstavi

je le 650. Društvo bo v začetku naslednjega leta poslalo spominskemu muzeju v Hirošimi tisoč papirnatih žerjavov, ki so jih izdelali slovenski šolarji na učnih delavnicah iz zgodovine.

V železničarskem esperantskem društvu smo z veseljem izrabili ponujeno priložnost, da v Sloveniji prikažemo posnetke uničujočih učinkov eksplozije dveh atomskih bomb, ki sta bili odvrženi nad Hirošimo in Nagasakijem pred 66 leti. Znano je, da obstoječe količine nuklearnega orožja zadoščajo za večkratno uničenje življenja na zemlji. Ob ogledu razstave se človek vpraša, kako ustvariti razmere, da nuklearnega orožja ne bi bilo treba nikoli več uporabiti.

Karl Kovač



Na odprtju razstave: (z leve) predsednik ŽED Jovan Mirkovič, povezovalac prireditve in prevajalec Dušan Stojanovič, japonski veleposlanik v Sloveniji Toshimitsu Ishigure, župan Slovenj Gradca Matjaž Zanoškar, direktorica Koroškega pokrajinskega muzeja Slovenj Gradec Brigita Rajšter in direktorica občinske uprave Mestne občine Slovenj Gradec mag. Lidija Požgan.

ZPIZ išče zmagovalca – Upokojenec 2011!

Verjamem, da se vse skupaj sliši kot resničnostni šov in tudi ni daleč od resnice. Naši kolegi strojevodje iz Sekcije za vleko vlakov Ljubljana so leta in leta sodelovali in tekmovali v edinem pravem in nepredvidljivem resničnostnem šovu, v katerem tako ali tako sodelujemo vsi – ujemi pokojnino

v največjem in najdaljšem resničnostnem šovu – Upokojenec!

Letos so tekmovali za naslov Upokojenec 2011. Naj povem, da je bilo zmagovalca zelo, zelo težko izbrati. Vsi kandidati so se kar lepo število let dokazovali na lokomotivah, prevozili neznano število vlakov, ne-

verjetno količino tovarov, skozi leta nešteto potnikom omogočili, da so pravočasno prišli na cilj, s svojimi izkušnjami izobrazili veliko število novih strojevodij in še in še bi lahko našteval. Resnično, izbor je bil neverjetno težak, zato se je žirija v sestavi članov iz SSSLO OO Ljubljana odločila za rešitev, ki

bo morda delovala salomonsko. Pa naj, kaj potem! Odločili smo se – in to soglasno – da so zmagovalci prav vsi naši kolegi, saj je vsak prispeval svojo osebno noto v ta veliki mozaik.

Vsak je pustil nek poseben pečat med kolegi, vsak je pustil kakšno anekdoto, po kateri se ga bomo vedno spominjali med smehom, in vsak bo vedno dobrodošel med nami, če ga bo pot zanesla mimo.

Uživajte! Šov gre naprej in novi tekmovalci za novo finale v letu 2012 se že ogrevajo.

Robert Zakrajšek



Na poslovitvi z nekdanjimi sodelavci iz sekcije za vleko Ljubljana

Strojevodja je postal prvak v taekwondoju

Aleš Lorber, strojevodja iz sekcije za vleko Maribor, je tudi zelo uspešen športnik. Oktobra je na evropskem prvenstvu v taekwondoju v Bratislavi kljub močni konkurenci že drugič v svoji športni karieri osvojil naslov evropskega prvaka. Z reprezentanco Slovenije je na prvenstvu na Slovaškem osvojil tudi naslov najboljšega moštva na stari celine.

Teden dni pozneje se je udeležil svetovnega prvenstva v kickboxingu v Makedoniji. Na žalost mu je poškodba v polfinalu preprečila, da bi stopil na najvišjo stopničko na svetu. Na koncu se je moral zadovoljiti z bronasto kolajno, ki je do zdaj njegov največji uspeh v kickboxingu.

Marino Fakin



Zlata medalja na evropskem prvenstvu v taekwondoju

Športni ribolov

Deveta sezona ribiške lige druženja

Za nami je že deveta sezona ribiške lige SŽS oziroma Lige druženja. Tudi letos je bilo v ligi veselo, pa tudi ribiška sreča se nam je večkrat nasmehnila. Tekmovalo je kar 33 ribičev železničarjev iz vse Slovenije, ki so se pomerili posamično in moštveno. Moštva so bila sestavljena iz treh tekmovalcev, ki so zastopali barve svojega sindikata. Šporni ribolov je druženje, ki nas, železničarje povezuje z dobro voljo in nekaj ribiške sreče.

Letošnjo tekmovalno sezono smo začeli 23. aprila na Pragerskem. Na prvem tekmovalju je nastopilo je trideset tekmovalcev, med katerimi je bilo tako kot vsako leto tudi nekaj novih obrazov. Drugo tekmovanje je bilo sredi maja na ribniku Jernejček pri Poljčanah. Kot odlični gostitelj se je izkazal predsednik SVSŽ Aleksander Šmid, ki je tekmovalce pogostil z zelo okusno malico in vsakemu podaril majico. Tretje tekmovanje je bilo 18. junija v Račah. Na dvanajsturni

dnevno-nočni maraton, ki se je trajal od opoldne do polnoči, se je prijavilo 45 tekmovalcev. Mreže so bile tudi tokrat polne rib. Četrto tekmovanje je bilo na Ptuj v začetku julija, peto na ribniku Hotinja vas konec avgusta, šesto je bilo 10. septembra na ribniku Prvenci, sedmo, 24. Septembra, na ribniku Jelenče in zadnje, osmo tekmovanje, 15. oktobra v Račah.

Deveta sezona je bila polna presenečenj, saj so se tekmovalci uvrstili na lestvici tesno eden ob drugemu. Najboljši trije so bili Miran Vlašič, Marjan Lubšina in Roman Kač. Najboljša tri moštva pa so bila SSSLO, SŽS in SVŽVSS. Podrobne rezultate si lahko ogledate na spletni strani www.szs-sindikati.si. Tekmovalci so se letos še posebej potrudili, saj so pridobili sponzorje in donatorje, ki so prispevali nagrade. Izkazali so se tudi predsedniki sindikatov, ki so tudi prispevali razne nagrade, za katere se zahvaljujemo.



Utrinek s tekmovalja v Pesnici

Obenem se zahvaljujemo sponzorjem in donatorjem BigFish, Trofeja Maribor, Som Lenart, Radgonske gorice, Spominki Jeza Klavdija, Konus Konice in drugim.

Stojan Berčič
Miran Razboršek

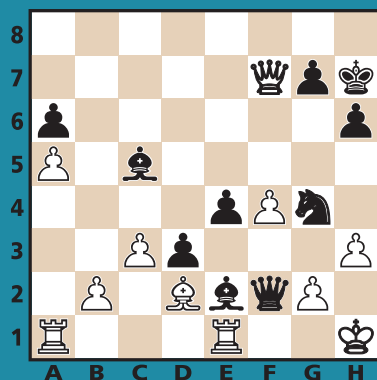
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 35

Beli ima rahlo materialno prednost, vendar na potezi je črni, kateremu boljša postavitev figur omogoča, da z atraktivno kombinacijo zaključi partijo v svojo korist.

Arnold : Chigorin
(St. Petersburg, 1885)



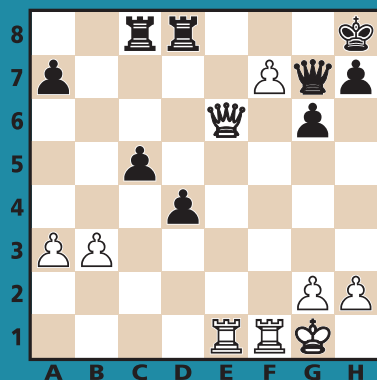
Rešitev:

1...Dxg2+ 2. Kxg2 Lf3+ 3. Kf1 [3. Kg3 Lf2#] 3...Sh2#

Primer 36

Bojovník lahke pehote bele vojske se je nevarno znašel na predzadnji vrsti nasprotnikovega tabora, tako da črni kljub najboljši obrambi ne more preprečiti velike materialne izgube.

Zamikhovsky : Rosenkrantz
(Moskva, 1931)



Rešitev:

1. Dxc8 Txc8 2. e8+ Df8 3. Txc8 Dxc8 4. f8D+ Dxf8 5. Txf8+ (in črni preda partijo zaradi velikih materialnih izgub)

Šahovski pokal SŽ – deveti turnir

Napet boj za prvo mesto

Na predzadnjem turnirju šahovskega cikla Slovenskih železnic, ki je bil 5. novembra, smo dobili novega skupnega zmagovalca. To je mednarodni mojster Leon Mazi, ki je kljub doseženemu le petemu mestu, kar je njegova najslabša letošnja uvrstitev, postal skupni zmagovalec. Na turnirju je prvič letos nastopil lanski zmagovalec FIDE mojster Damjan Plesec. Da bi boj za skupnega zmagovalca verjetno trajal do zadnje partije, če bi tudi on redno tekmoval, je pokazal v četrtem kolu, ko je proti Maziju žrtvoval figuro, nato pa v burni partiji prišel do zmage. Zmagovalec turnirja, ki se ga je udeležilo 66 igralcev, je postal Dušan Zorko. S svojo prvo zmago se je prebil na drugo mesto v skupnem seštevku in s tem prehitel Boštjana Jerana.



Napeta je bila tudi partija, v kateri sta se pomerila železničarja Jože Brežan in Nenad Djekanovič.

Prav med njima se obeta velik boj za končno drugo mesto, saj je razlika med njima samo 1,6 točke. Najboljši železničar je bil Mihajlo Vojin, ki je s petimi osvojenimi točkami zasedel 21. mesto.

Vrstni red 9. turnirja: 1. Dušan Zorko, 8 točk, 2. Da-

mjan Plesec, 7,5, 3. Boštjan Jeran, 7, 4. Matej Keršič, 5. Leon Mazi, 6. Marjan Butala, vsi 6,5, 7. Andrija Petrovič, 8. Jože Skok, 9. Zlatko Jeraj, 10. Metod Logar, vsi 6 točk.

Vlastimir Djurdjević

Šahovski pokal SŽ – deseti turnir

Rekordno število šahistov

Zaključnega turnirja šahovskega cikla Slovenskih železnic, ki je bil 3. decembra, se je udeležilo rekordno število šahistov, kar 89. Med udeleženci je bilo prvič tudi 16 igralcev mlajših od petnajst let. Na turnirju, ki je bil izenačen kot še nikoli doslej, so si prvo mesto delili kar štirje igralci s sedmimi osvojenimi točkami. Razlika med prvim in enajstim igralcem pa je bila le pol točke. Edini neporažen je ostal Marjan Božič, kar pa ni zadostovalo za zmago, temveč »le« za drugo mesto.

Pred zadnjim turnirjem je bil že znan skupni zmagovalec cikla, katerega se je udeležilo 149 šahistov in šahistk iz vse Slovenije. Leon Mazi je po enoletnem premoru že četrtič v petih letih premagal konkurenco. Za drugo mesto sta bila pred zadnjim turnirjem v igri le dva igralca, in sicer Jože Zorko ter Boštjan Jeran. Z zmago na desetem turnirju je skupno



Navdušeni mladi šahisti

drugo mesto že tretjič osvojil Jože Zorko. Najboljši železničar v končni razvrstitvi je postal Nenad Djekanovič, ki je osvojil 22. mesto. Z osvojitvijo sedemnajstega mesta, kar je bila najboljše železničarska uvrstitev, je to le potrdil.

Vrstni red 10. turnirja: 1. Dušan Zorko, 2. Marjan Božič, 3. Martin Ocepek, 4. Dušan Čepon, vsi 7 točk, 5. Jože Skok, 6. Igor Babnik, 7. Janez Hribar, 8. Boštjan Jeran, 9. Ma-

tej Keršič, 10. Blaž Debevec, vsi 6,5 točke.

Končni vrstni red: 1. Leon Mazi, 684 točk, 2. Dušan Zorko, 663, 3. Boštjan Jeran, 653, 4. Dušan Čepon, 628, 5. Jože Skok, 624, 6. Zlatko Jeraj, 596, 7. Primož Petek, 555, 8. Vladimir Kodrič, 534, 9. Matjaž Kodela, 532, 10. Boris Skok, 526 točk.

Vlastimir Djurdjević

Sedmo ekipno šahovsko prvenstvo

Devetnajstega novembra je Šahovsko društvo Železničar organiziralo že sedmo ekipno šahovsko prvenstvo Slovenskih železnic. Udeležilo se ga je sedem ekip, ki so bile sestavljene iz predstavnikov železniških sindikatov, zaposlenih na Slovenskih železnicah in v hčerinskih podjetjih Slovenskih železnic ter upokojencev. Tudi tokrat smo igrali v lepi in za

šahovske boje nadvse primerni Stekleni dvorani v Ljubljani. Žal so iz različnih, upravičenih, razlogov manjkali nekateri standardni vsakoletni udeleženci. Kljub temu je tekmovanje potekalo v nadvse borbenem in razburljivem ozračju. Po šestih kolih po Bergerjevem sistemu igranja je nekoliko presenetljivo, vendar nadvse prepričljivo zmagala ekipa Sivi panterji, v kateri smo igrali Andrija Petrovič, Ivan Koderman in Jožef Brežan.

Ob prijetnem druženju smo na koncu srečanja izpeljali še obvezni cuger, pri katerem imata tekmovalca vsak po pet minut igralnega časa. Prese-

netljivo je med 16 udeleženci zmagal P. Dobrijevič, drugi je bil B. Ivelja in tretji M. Vojin.

Jožef Brežan

Končni vrstni red ekip:

1. Sivi panterji (A. Petrovič, Koderman, Brežan),
2. SŽ-ŽGP (Sivčević, Dobrijevič, Bajraktarevič),
3. SŽPS (Genjac, Šljivič, Kuzmič),
4. SVSŽI (Ilič, Čičič, Grahek),
5. SŽ-CD (Vojin, Hočevnar, R. Petrovič),
6. UPI ŽG-upokojenci (Kodela, Vujinovič, Đukič),
7. SSSLO (Ivelja, Trček, Šimunovič).



Udeleženci sedmega šahovskega prvenstva Slovenskih železnic

Novoletni uganki

Izpolnjevanka

V ustrezna polja vpišite pravilne rešitve. Na označenih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol in od leve proti desni, končno rešitev.

1. najmlajša doba zemeljskega srednjega veka
2. mesto v indijski zvezni državi Radžastan
3. kraj pri Domžalah
4. jed iz pečenih paprik, feferonov in česna
5. pristanišče na Švedskem
6. morska riba
7. tropski in subtropski plazilec iz reda kuščarjev
8. geslo na začetku članka ali knjige, tudi lirska pesem španskega izvora
9. obsežno leposlovno delo v prozi

1.					
2.					
3.			-	-	
4.			-	-	
5.					
6.					
7.					
8.	-	-			
9.					

Izpolnjevanka imen

V ustrezna polja vpišite pravilne rešitve. Rešitev dobite tako, da prepisete črke iz polj, ki so označena z ustrezno številko.

1. ime slovenskega pesnika, kritika in publicista (1904–1926)
2. del imena državnice na Apeninskem polotoku
3. ime slovenskega letalskega konstruktorja, športnika, načrtovalca športnih objektov
4. slovenska nagrada za medijske dosežke in dosežke v popularni kulturi
5. ime slovenske pevke zabavne glasbe (So najlepše pesmi že napisane, Čas zaceli rane, Prebujena, Tvoja)
6. priimek večkratne svetovne in olimpijske prvakinje v teku na 800 metrov

1.	1.	2.	3.	4.	5.	6.
2.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
3.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
4.	19.	20.	21.	22.	23.	24.
5.	25.	26.	27.	28.	29.	30.
6.	31.	32.	33.	34.	35.	36.

Rešitev:

1.	2.	3.	4.	11.	12.	16.	18.	19.	23.	26.	27.	33.	34.
----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

SŽ 541 – Mammut

Avstrijsko podjetje RailAd se že dvajset let ukvarja z oglasnimi poslikavami železniških vozil. RailAd je tudi pogodbeni partner Slovenskih železnic in trži oglasni prostor na zunanjih površinah lokomotiv in vlakov Slovenskih železnic. Od letošnjega novembra je RailAd tudi nov ponudnik modelov miniaturnih železniških vozil. Pred letom in pol so se v podjetju odločili, da lokomotive, ki jih opremijo z oglasnimi poslikavami, ponudijo tudi kot modele v merilu 1:87 (H0). Njihov prvi model je lokomotiva SŽ 541-104 z oglasno poslikavo švicarske blagovne znamke Mammut (<http://www.mammut.ch/>), ki že 150 let ponuja vrhunsko opremo za ekstremne alpiniste.

Najpomembnejši cilj pri izdelavi modela v merilu 1:87 (H0) je bil v verodostojni izdelavi podrobnosti in natančnem tisku, možnosti vgradnje najsodobnejše elektronike, kakovostnih pogonskih sklopov in zelo zmogljivega pogonskega motorja.

Izdelali so 555 modelov lokomotiv. Vsi modeli so oštevilčeni in opremljeni s certifikatom. Od številke 001 do 500 so modeli namenjeni za DC (istosmerno napajanje) sistem, od številke 501 do 555 pa so modeli namenjeni za AC (izmenično napajanje - Märklin) sistem in imajo v primerjavi z DC verzijo že serijsko vgrajen večsistemski ESU (Electronic Solutions Ulm) V4 dekodirnik.

RailAd model lokomotive SŽ 541-104 je zasnovan na kovinskem podvozju, kar modelu poveča stabilnost, robustnost in vlečne sposobnosti. Ohišje je izdelano iz plastike in se enostavno na klik natakne na podvozje. Na opazovalca model naredi močan vtis pri detaljih, predvsem na strehi lokomotive, saj so tokovni odjemniki, izolatorji in električni vodniki izdelani zelo natančno. Za tem pa ne zaostajajo natančni

tiski in napisi, ki so izdelani v tehnologiji tampo tiska. V sredini modela pod osnovnim vezjem je nameščen sodoben ESU petpolni motor z dvema vztrajnikoma na vsaki strani. Motor teče zelo tiho na manjših, kot tudi na večjih vrtljajih. Vrtljaji se prek kardanov in zobnikov prenašajo na kolesa. Modeli za DC-sistem imajo štiri pogonske osi, modeli za AC-sistem pa imajo na račun vgrajenega drsnika na enem osnovnem vozičku skupno tri pogonske osi. Model je lahko napajan prek koles ali prek tokovnih odjemnikov iz gornjega električnega voda. Pri vleki na klančinah preprečujejo zdrse koles na dveh pogonskih sklopih vgrajena torna obročka.

Za bolj verodostojen zgled odbojnikov med RailAd modelom lokomotive in pripetim vagonom ima model lokomotive vgrajeno kulisno vodeno držalo spenjače po standardu NEM 362, ki omogoča, da se v zavojih priložen vlečni kavelj po standardu NEM 360 odmika.

Luči v žarometih svetijo klasično belordeče z opcijo vklopa-izklopa dolgih žarometov in vklopa-izklopa zadnjih rdečih luči. Če pa se v model vgradi na 21-pinski MTS vmesnik ESU V4 dekodirnik, lahko neodvisno od drugih funkcij čez centralo aktiviramo vgrajene luči v kabinah. Za vse luči so vgrajene svetleče diode. Izbira materiala za izdelavo ohišja lokomotive in tehnična rešitev svetlobnih kanalov za žaromete preprečujeta uhajanje svetlobe na mestih, na katerih to ni zaželeno.

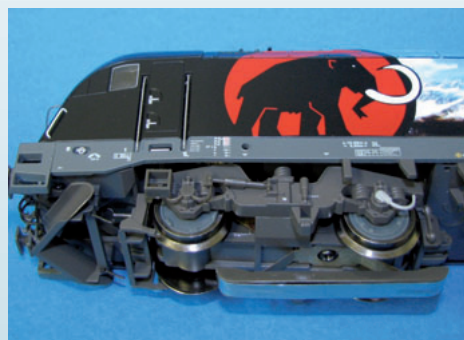
Model lokomotive bo zagotovo našel svoje mesto, poleg pri ljubiteljih malih železnic, tudi v pisarni katerega od železniških operaterjev, kjer omenjene lokomotive vozijo. Še posebej priljubljen je zaradi priloženega certifikata pri zbiralcih Siemensovih Taurusov in kot poslovno darilo.



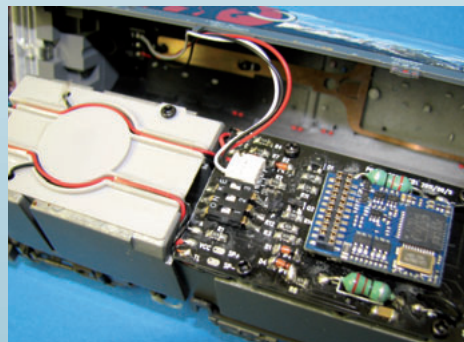
Električni vodniki, izolatorji in tokovni odjemniki delujejo zelo prepričljivo in so izdelani v sorazmerju z izvirnikom. Prav tako delujejo tudi luči v kabini.



Na prvi strani (kabina 1) je model lokomotive SŽ 541-104 MAMMUT opremljen z dodatki (zračne cevi in vlečni kavelj), kot na pravi lokomotivi.



Verodostojna zunanost osnovnega vozička. 55 modelov lokomotive MAMMUT namenjenih AC sistemu imajo na enem osnovnem vozičku vgrajeno drsalno v plastičnem držalu.



Na osnovnem vezju je 21-pinski MTS vmesnik in prostor za dekodirnik. Poleg je vgrajeno tridelno mikro stikalo, ki omogoča določiti napajanje modela preko koles ali tokovnega odjemnika, v analognem upravljanju pa funkcijo vklopa – izklopa dolgih žarometov in vklop – izklop zadnjih rdečih luči. Luči v kabinah in zgornji žarometi so priklopljeni preko električnih vodnikov direktno na osnovno vezje.



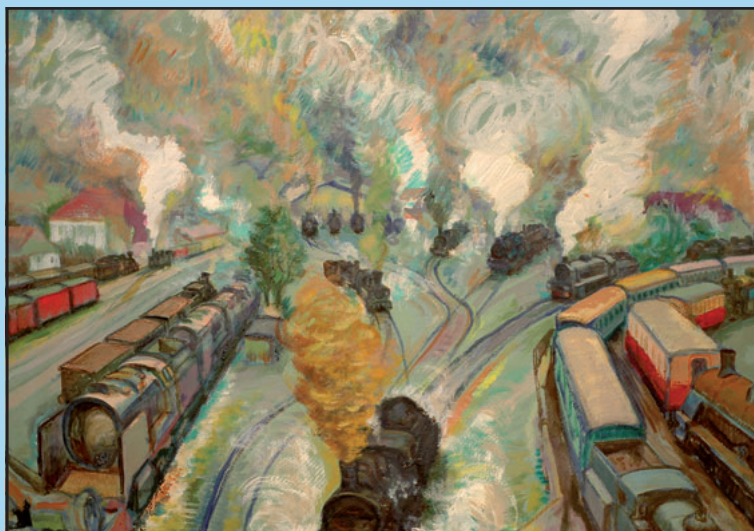
RailAd model lokomotive SŽ 541-104 Mammut v merilu 1:87 (H0) med testno vožnjo na maketi.

Z zdraviliškim vlakom na oddih v Terme Olimia ...



www.slo-zeleznice.si

Naj bo
vsaj en dan
v tednu
malce drugačen!



Stane Kumar je železnico tako ljubil, da jo je upodabljal z nenavadnim žarom. Takšna je tudi podoba kurilnice Maribor–Studenci iz leta 1967, ki ujeti trenutek predstavlja na impresiven, impresionističen način. Umetnik je seveda uporabil tudi prijem, ki mu rečemo *licentia poetica*, da je dobil takšno dramatično vzdušje, vzdušje, ki predstavlja večno in nepotešeno hrepenenje ljubiteljev železnic, ki pa je spravljal v obup bližnje gospodinje, ko so na prostem sušile perilo . . . Časovna odmaknjenost pač rada prijazno obarva spomine in prinese prevrednotenje vrednot.

Olje na lesonitu, 72 x 52 cm