

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Slovenske železnice presegle poslovni načrt

Potniški promet: uspešno kljub recesiji

Tovorni promet: strateška usmeritev so visoko kakovostne storitve

Dizelomotornika vnovič na tirih

Razvoj

Pilotni projekt v Centralnih delavnicah

Reportaža

Wales: po tirih ene najslavnejših železniških prög

Zgodovina

Muzejska lokomotiva 361-106 v Ilirski Bistrici





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.**

Od Bohinja do Lendave na primer stane prevoz 10-kilogramske pošiljke
samo 3,10 evra (v ceno ni všteti 20 % DDV)

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.info@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 • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 11.300 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. novembra 2010.



Zidani Most
Avtor: Miško Kranjec



Aktualno

Slovenske železnice presegle poslovni načrt

2



Aktualno

Potniški promet: uspešno kljub recesiji

3



Aktualno

Tovorni promet: strateška usmeritev so visoko kakovostne storitve

4



Aktualno

Dizelmotornika vnovič na tirih

6



Razvoj

Pilotni projekt v Centralnih delavnicah

12



Reportaža

Wales: po tirih ene najslavnejših železniških prog

18



Zgodovina

Muzejska lokomotiva 361-106 v Ilirski Bistrici

20



1

Uvodnik Marino Fakin Odgovorni urednik

Slovenske železnice smo v letu okrevanja in ponovnega zagona. Kljub recesiji smo od januarja do septembra letos prepeljali za petino več tovora in približno enako število potnikov kakor lani v istem obdobju. Tovorni promet je v prvih devetih mesecih prepeljal 12,6 milijona ton tovora, kar je 19,2 odstotka več kakor lani, in opravil 2.619 milijonov netotonskih kilometrov oziroma 20,9 odstotka več kakor lani. V potniškem prometu smo v prvih devetih mesecih letos prepeljali 12 milijonov potnikov oziroma nekoliko manj kakor lani.

Tovorni promet stavi na razvoj novih storitev, povečanje kakovosti storitev in sodelovanje v regiji. V okviru Carga 10 bo ponujal kakovostne storitve na desetem vseevropskem koridorju. Zanimanje za sodelovanje so izrazile vse železnice v regiji, nekatere logistične družbe in številni uporabniki. Projekt odmeva zlasti v tujini, kjer so ga strokovnjaki že označili za enega bolj pomembnih v zadnjih dveh desetletjih na območju Zahodnega Balkana.

Slovenske železnice širimo tudi druge dejavnosti na mednarodnih trgih. Tržne priložnosti smo zaznali v prometu med Grčijo in Zahodno Evropo, zato smo v Makedoniji ustanovili podružnico Alpe Balkan Cargo Skopje. Ta bo zagotavljala vleko tovornih vlakov iz Grčije in Makedonije, kajti veliko tovora se pričakuje v prometu iz luke Solun. Zanj se seveda zanimajo tudi druge evropske železnice.

Mednarodno sodelovanje med železnicami v zadnjem času zelo nazorno označuje angleška skovanka cooptation, ki pomeni hkrati sodelovanje in tekmovanje. Slovenske železnice bodo v tovarnem prometu negovale vse poslovne stike, posamezne posle pa bodo glede na prihodke in stroške opravile bodisi samostojno bodisi v sodelovanju z drugimi železniškimi prevozniki. Za bolj uspešen nastop na mednarodnih trgih bodo v tovarnem prometu več pozornosti namenili razvoju kadrov in informacijske podpore. Omejitve pri voznih sredstvih bodo nadoknadili z najemom določenih vrst vagonov. Skrbeli bodo še za večjo točnost vlakov in za to, da bo čim manj odstopanj od voznega reda. Zamude vlakov sicer povzročajo stanje infrastrukture, ovire v prometu zaradi zapor tirov in odsekov prog, omejitve tirnih zmogljivosti – na primer za vožnje daljših vlakov – ter rekonstrukcija tovarne postaje Koper.

V potniškem prometu so poslovnim partnerjem in novinarjem predstavili svoje dosežke, projekte in načrte. Z integriranim javnim potniškim prometom bi potnikom omogočali še več možnosti za potovanje. »Potnikom bomo naslednje leto lahko ponudili prenovljene in klimatizirane vlake, avtomatizirano prodajo vozovnic, več kolesarnic, parkirišč ob postajah in bolj urejene perone,« je na poslovnem srečanju v Kostanjevici na Krki povedal direktor potniškega prometa Boštjan Koren.

Storitve potniškega prometa in možnosti oglaševanja pri Slovenskih železnicah so čedalje bolj prepoznavne. Pozitiven je tudi odziv uporabnikov svetovnega spleta, saj spletno stran Slovenskih železnic obišče okrog 150 tisoč obiskovalcev na mesec. Veliko število ljubiteljev se je zbralo v družbenem omrežju Facebook v skupini Slovenskih železnic Grem z vlakom. Skupina je izredno dejavna in komentarji članov skupine so predvsem pozitivni. V potniškem prometu so kolegi napovedali nadaljnjo posodobitev informacijskega sistema, ki bo potnikom omogočal še enostavnejši in hitrejši nakup vozovnic, ter prodajo abonentskih vozovnic v spletu.

Pregled devetmesečnega poslovanja

Slovenske železnice presegle poslovni načrt

Nadzorni svet Slovenskih železnice se je na svoji 15. seji, 27. oktobra, seznanil s poslovanjem družbe Slovenske železnice. Od januarja do septembra letos so Slovenske železnice dosegle boljše rezultate kot v istem lanskem obdobju in hkrati presegle načrte. Ustvarile so 256,5 milijona evrov poslovnih prihodkov oziroma 3,4 odstotka več prihodkov, kot so načrtovale.

Najbolj, za 16 odstotkov, so se v primerjavi z načrtom povečali transportni prihodki tovornega prometa, prihodki potniškega prometa pa so za načrtom sicer zaostali, vendar so dosegli lansko raven. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je v devetih mesecih dosegel -3,8 milijona evrov in je za 13 milijonov evrov boljši od pričakovanj, dodana vrednost na zaposlenega pa je dosegla 27.925 evrov. Slovenske železnice so v omenjenem obdobju ustvarile izgubo v višini 8,7 milijona evrov. Izguba družbe je v istem lanskem obdobju znašala 30,8 milijona evrov, poslovni

načrt pa je predvideval negativno poslovanje v višini 23,5 milijona evrov. Dosežena čista izguba družbe je rezultat izgube poslovne enote Tovorni promet, ki je kljub rasti obsega poslovanja v prvih devetih mesecih še vedno poslovala z izgubo.

V prvih devetih mesecih se je zaradi povečanja transportnih prihodkov in učinkov ukrepov kadrovske in poslovne sanacije izboljšal denarni tok, zato je bila družba tudi septembra kapitalsko ustrezna. Poslovodstvo družbe je ocenilo, da bodo Slovenske železnice do konca leta dosegle negativen pozitiven poslovni izid (EBIT) v višini -11,8 milijona evrov in izgubo v višini -17 milijonov evrov. Čisti poslovni izid bo po oceni za 9,7 milijona boljši od načrtovanega, izguba pa bo od načrta manjša za 12,6 milijona evrov. Z upoštevanjem učinkov izrednih poslovnih dogodkov, med katere sodijo negativne tečajne razlike, stroški kadrovskega prestrukturiranja in finančne posledice poslovanja družbe A.K.S., pa bo družba ob kon-

cu letošnjega leta dosegla čisto izgubo v višini -25,3 milijona evrov.

Nadzorni svet se je seznanil s poslovanjem družbe A.K.S. in ugotovil, da je ta dejansko ne-likvidna in da kljub prizadevanjem ni bilo mogoče pridobiti investitorja za začetek gradnje na zemljišču oziroma zemljišče odprodati. Ker družbenika ni- sta pripravljena dokapitalizirati družbe, ni možnosti za finančno prestrukturiranje družbe, s čimer bi ta postala kratkoročno in dolgoročno plačilno sposobna, zato bo nad družbo uveden stečajni postopek.

Nadzorni svet se je seznanil tudi z ugotovitvami skrbnega pregleda družbe, ki je bil opravljen v družbi Emonika, d. o. o., in aktivnostmi v zvezi s spremembo zazidalnega načrta, ki jih je zahtevala Mestna občina Ljubljana (možnost poglobitve). Nadzorni svet je ugotovil, da so Slovenske železnice investitorja pravočasno obvestile o kompleksnosti problematike določitve pogojev za gradnjo in si prizadevale, da se postopno določijo celoviti pogoji gradnje.



Generalni direktor Goran Brankovič

Ti so bili investitorju posredovani septembra 2010.

Člani nadzornega sveta so obravnavali tudi informacijo o dogovarjanju z Mestno občino Ljubljana oziroma ŠRC Tivoli o ureditvi razmerij na Železničarskem atletskem stadionu v Ljubljani. ŠRC Tivoli namreč ni podpisal nove najemne pogodbe oziroma ni hotel opraviti primopredaje kompleksa ŽAK, ki je v lasti SŽ. MOL in SŽ se trenutno dogovarjata o dolgoročni rešitvi lastniških razmerij in usklajujeta opravljene cenitve, ki bi MOL-u omogočile odkup kompleksa.

Novi članci nadzornega sveta SŽ

Vlada Republike Slovenije je 14. oktobra v nadzorni svet Slovenskih železnic imenovala novi članci. **Mag. Romana Fišer** in **Alenka Podbevšek** sta bili imenovani po odstopu **dr. Andreja Godca** in **Aleša Tavčarja**.

Nova logistična storitev Zahony

Poslovna enota tovorni promet je skupaj s špedicijo Intereuropa pripravila novo logistično storitev pri prevozu vagonovskih pošilk v prometu med Francijo, Italijo in Slovenijo na eni strani ter Ukrajino in Rusijo na drugi strani. Storitve bo vsebovala organizacijo prevoza od vrat do vrat, naročanje vagonov in izdelavo odpremnih dokumentov. Stranke bodo lahko prejemale tudi informacijo o tem, kje se nahaja njihova pošiljka, in tudi naročale dodatne storitve v terminalih, kot so prekladanje, skladiščenje, carinjenje in druge storitve. Nad storitvijo bo bdelo Servisno mesto Slovenskih železnic v Ljubljani. Prvi poskusni vlak bo odpeljal 17. novembra ob 7.53 iz Ljubljane Zalog, v Batovo v Ukrajini pa naj bi prispel v 38 urah.

Poslovno srečanje potniškega prometa

Uspešno kljub recesiji

Slovenske železnice vsako leto organizirajo tradicionalno poslovno srečanje, na katero povabijo poslovne partnerje potniškega prometa in novinarje. Tokrat je poseben vlak s približno stotimi gosti peljal iz Ljubljane v Krško, od koder so se zapeljali v Kostanjevico na Krki. Z občino in društvom prijateljev Kostanjevice na Krki so Slovenske železnice podpisale sporazum o sodelovanju.

Razvojni načrti

»Slovenske železnice so od letošnjega januarja do avgusta prepeljale 10,7 milijona potnikov oziroma nekoliko več kakor lani, kar je glede na gospodarske razmere dober rezultat,« je poudaril direktor potniškega prometa **Boštjan Koren**. O načrtovani integraciji potniškega prometa v Sloveniji do leta 2013 in drugih načrtih je Koren napovedal: »Zavzemamo za integrirani javni potniški promet, ki bo potnikom omogočal še več možnosti za potovanje, za prenovu vlakov, višji standard na peronih ipd. Če integracija ne bo uresničena, bodo SŽ samostojno izvedle integracijo z raznimi projekti in lastnimi avtobusi. Načrtujemo tudi prenovu in klimatizacijo vlakov, avtomatizirano prodajo vozovnic, več kolesarnic, parkirišč ob postajah in zagotovitev višjega standarda na peronih.«

Prepoznavnost storitev in možnosti oglaševanja

»Čedalje večji poudarek damo prepoznavnosti storitev potniškega prometa in prepoznavnosti možnosti oglaševanja pri Slovenskih železnica. Z vlaki Slovenskih železnic prepeljemo več kakor 16 milijonov

potnikov na leto, in zato so oglasne možnosti Slovenskih železnic čedalje bolj privlačne za oglaševalce,« je povedal Koren. Pri Slovenskih železnica lahko oglaševalci izbirajo med zelo različnimi možnostmi oglaševanja, kot na primer poslikave na zunanjih površinah vlakov in lokomotiv, oglasna sporočila na panojih v vagonih, čakalnicah ali vitrinah na železniških postajah, talne in stenske poslikave na postajah in na vlaku, oglasna sporočila v publikacijah voznega reda vlakov, na ovojnicah za vozovnice, oglaševanje na čedalje bolj obiskani spletni strani Slovenskih železnic, promocijski dogodki na vlaku ali na postajah idr.

Spletno poslovanje

Spletno stran Slovenskih železnic obišče okrog 150 tisoč obiskovalcev, zato so Slovenske železnice aprila letos v družbenem omrežju Facebook ustanovile svojo skupino **Grem z vlakom** (www.facebook.com/grem.z.vlakom). Ta je kmalu postala ena večjih skupin ljubiteljev in šteje že 12.400 članov. »Več kakor 90 odstotkov komentarjev članov je pozitivnih in dobronamernih,« je povedal Koren. Napovedal je tudi skorajšnjo posodobitev iskalnika voznega reda na spletni strani www.slo-zeleznice.si. Od dvajsetega oktobra je iskalnik uporabnikom še bolj prijazen in ponuja več informacij. Med drugim vsebuje tudi obvestila o morebitnih nadomestnih prevozi in zamudah vlakov.

V zadnjih letih veliko pozornost namenja posodobitvi informacijskega sistema, ki potnikom omogoča enostavnejši, hitrejši nakup vozovnic. Še letos bo v spletu zaživela prodaja abonentskih vozovnic,

naslednje leto pa tudi prodaja vozovnic za vlake ICS in mednarodne vlake. Za uporabnike prenosnih telefonov in naprav, ki prek spleta iščejo podatke na spletni strani Slovenskih železnic, bodo prilagodili stran.

Vozni park bodo obnavljali

Pripravljen je investicijski program za nakup novih dizel-motornih garnitur in potniških vagonov, ki pa je že nekaj časa v usklajevanju na pristojnih ministrstvih. »Slovenske železnice so glede voznih sredstev članica kluba oldtimerjev,« se je pošalil Koren. Zato že poteka prenova voznih sredstev. Še letos bo tako na tire zapeljala prva prenovljena dizelmotorna garnitura. Prenovili bodo notranjo opremo, za večje udobje potnikov pa bodo vgradili klimatsko napravo.

Posebno pozornost namenja tudi prevozu gibalno oviranih oseb. Zanje bodo v okviru projekta PubTrans4all skušali odpraviti ovire pri vstopanju na vlak. Razvijajo dvigalo, ki bi ga lahko uporabili pri vseh vlakih.



Direktor potniškega prometa Boštjan Koren

Skenili sporazum o sodelovanju

Generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič**, župan Občine Kostanjevica **Mojmir Pustoslemšek** in predsednik Društva prijateljev Kostanjevice **Blaž Miklavčič** so podpisali sporazum o sodelovanju. Sodelovali bodo zlasti na področju javnega potniškega prometa, pri promoviranju družbe Slovenske železnice kot ponudnika različnih storitev ter pri organizaciji skupnih turističnih in kulturnih dogodkov.



Sporazum o sodelovanju so podpisali (z leve): Blaž Miklavčič, predsednik Društva prijateljev Kostanjevice na Krki, Mojmir Pustoslemšek, župan občine Kostanjevica na Krki, in Goran Brankovič, generalni direktor SŽ.

Prodajna konferenca tovarnega prometa

Strateška usmeritev so visoko kakovostne storitve

Tovorni promet Slovenskih železnic je letos izboljšal poslovanje in v primerjavi s preteklim letom in letošnjimi načrti dosega boljše poslovne rezultate. V prvih devetih mesecih letos so SŽ prepeljale 12,636 milijona ton tovora, kar je 19,2 odstotka več kot lani, in opravile 2.619 milijonov netotonskih kilometrov oziroma 20,9 odstotka več kot lani. V primerjavi z lanskim letom je tovorni promet za več kot polovico zmanjšal izgubo. Glede na letošnje rezultate napovedujejo celo boljše rezultate od načrtovanih.

Šestega oktobra je poslovna enota tovorni promet organizirala prodajno konferenco, na kateri je njeno vodstvo predstavilo strateške usmeritve razvoja tovarnega prometa, dosežke in oceno obsega prevoza do konca leta 2010, izhodišča za leto 2011, razvoj novih storitev, uvedbo storitve carinskega zastopanja in dejavnosti za dvig kakovosti storitev. Predstavniki v tujini so tudi poročali o stanju na tujih trgih.

Dejavno regijsko povezovanje

Vizija tovarnega prometa je postati nosilec regijskega povezovanja. Prevezli so vlogo povezovalnega člana vse regije in svoje dejavnosti širijo zunaj slovenskih meja. Skupaj s hrvaškimi in srbskimi železnicami so ustanovili Cargo 10, ki bo ponujal kakovostne storitve na desetem vseevropskem koridorju. V Makedoniji so Slovenske železnice ustanovile podružnico Alpe Balkan Cargo Skopje, ki bo opravljala železniške prevoze. »Cilj je pridobiti varnostno spričevalo,« je povedal direktor tovarnega prometa Robert Vuga. Glede na konkurenco na

trgu, je Vuga povedal, da bodo še naprej razvijali partnerske odnose z avstrijskim RCA, ki se tudi zanima za sodelovanje.

Letos bolj uspešni

Do konca leta 2010 načrtujejo, da bodo prepeljali 16,67 milijona ton tovora ali 8,2 odstotka več tovora, kot so ga načrtovali. Večje količine tovora bodo prepeljali tako v klasičnem kot kombiniranem prevozu. V primerjavi z lanskim letom se je od januarja do septembra povečala tudi dodana vrednost na zaposlenega in je skoraj še enkrat večja. Transportni prihodki so v prvih devetih mesecih znašali 85,2 milijona evrov oziroma 16 odstotkov več od načrtovanih, do konca leta pa bodo predvidoma znašali 111,5 milijona evrov oziroma 10,7 odstotka več od načrtovanih.

Optimistično v leto 2011

Napoved gospodarskih kazalnikov za Slovenijo v naslednjem letu je ugodna in predvidevajo 2,5-odstotno rast bruto družbenega proizvoda, 5,9-odstotno rast v izvozu in 4,5-odstotno rast v uvozu, zaradi česar bodo večje tudi potrebe po prevoznih storitvah v železniškem prometu.

»Strateški poslovni načrt do leta 2015 predvideva 6,1-odstotno povprečno stopnjo rasti obsega prevozov. Za doseganje načrtovanih ciljev bo treba uresničiti finančno in kadrovsko sanacijo sistema Slovenskih železnic,« je povedal namestnik direktorja tovarnega prometa mag. Milan Jelenc. Opozoril je tudi na omejitve zaradi voinih sredstev. Vagonski park je deloma neustrezen glede na potrebe trga in glede na pove-

čani obseg prevozov. Več bodo vlagali v človeške vire in informacijsko podporo, da bi lahko uspešneje delovali na mednarodnih trgih.

Nove storitve

Prvega avgusta letos so v sekciji za prevoz malih pošilk začeli opravljati storitve carinskega posredovanja, s katerimi zagotavljajo uvozno in izvozno carinjenje, tranzitne carinske storitve, poročilo za Intrastat, svetovanje glede carinjenja in možnost bančne garancije za carinjenje. Storitve carinskega posredovanja je bila dobro sprejeta in veliko strank se je odločilo zanjo.

Dejavno bodo razvijali nove storitve z dodano vrednostjo. Napovedali so uvedbo logistične storitve Yana, ki bo za prevoze blaga iz Francije in Slovenije v Bolgarijo, ter logistično storitev Zahony za prevoze blaga iz Francije, Italije in Slovenije v Ukrajino in Rusijo.

Nujno izboljšanje kakovosti storitev

Slovenske železnice prepeljejo 89 odstotkov tovora v

mednarodnem prometu, zato je gospodarsko dogajanje na tujih trgih zelo pomembno za poslovanje tovarnega prometa. Večji poslovni partnerji v tujini so sicer napovedali nekaj odstotno povečanje obsega prevozov, vendar so obenem opozorili, da morajo Slovenske železnice bolj poskrbeti za kakovost svojih storitev. Nekatere stranke so celo izrazile nezadovoljstvo s kakovostjo. V tovarnem prometu bodo zato veliko pozornosti namenili povečanju kakovosti storitev. Skrbeli bodo za večjo točnost vlakov in za to, da bo čim manj odstopanj od voznega reda. Če bo vlak zamudal, bodo stranko obvestili. Zamude vlakov povzročajo stanje infrastrukture, ovire v prometu zaradi zapor tirov in odsekov prog, omejitve tirnih zmogljivosti – na primer za vožnje daljših vlakov –, in rekonstrukcija tovarne postaje Koper. Sezonska nihanja, ki se odražajo tudi v številu potrebnih vagonov določenih vrst (serij), bodo skušali preseči tako, da bodo pravočasno zagotavljali vagone, s čimer bodo lažje in hitreje prepeljali pogodbeno dogovorjene količine tovora.

EU pogojno podaljšala sofinanciranje študije za progo Trst–Divača

Evropska komisija je 27. oktobra objavila prvi vmesni pregled 92 projektov vseevropskega prometnega omrežja, ki jih sofinancira v obdobju od leta 2007 do 2013. Za čezmejno železniško progo Trst–Divača je odobrila pogojno podaljšanje sofinanciranja projekta za dve leti, torej za leti 2014 in 2015, v predvidenem znesku 50,7 milijona evrov. Kot poudarjajo v komisiji, podaljšanje temelji na upoštevanju posebnih političnih, tehničnih in finančnih pogojev za zagotovitev optimalnega izvajanja programa vseevropskega prometnega omrežja.

Slovenske železnice bodo organizirane kot holding

Vlada Republike Slovenije je 14. oktobra sprejela predlog zakona o železniškem prometu in predlog zakona o Slovenskih železnicah. Nova zakonodaja predvideva reorganizacijo Slovenskih železnic iz enovitega podjetja v holding s tremi glavnimi odvisnimi družbami – za tovorni promet, potniški promet in infrastrukturo. »Menimo, da bomo tako dosegli večjo transparentnost poslovanja, železnice pa bodo na ta način bolj pripravljene na izzive prihodnosti,« je povedal minister za promet **dr. Patrick Vlačič**.

Ustanovljena bo tudi gospodarska družba, ki bo v stoodstotni državni lasti in ki bo prek javnih razpisov v imenu in na račun države izvajala investicije v železniško infrastrukturo. Obnovo in vzdrževanje gradenj pa bodo izvajale Slovenske železnice.

Sprejetje zakona o železniškem prometu je po besedah dr. Vlačiča potrebno tudi zaradi uskladitve slovenskega pravnega reda z evropskim. Evropska komisija je namreč proti Sloveniji sprožila postopek zaradi neuresničevanja pravnega reda EU-ja na področju železniške zakonodaje. Minister pričakuje, da je sprejetje nove zakonodaje zadostna rešitev za komisijo.

Vlačič je poudaril, da država doslej ni zagotavljala sredstev za investicije v železniško infrastrukturo. Ta vlada pa je po njegovih besedah spomladi sprejela zakon, ki zagotavlja namenska sredstva za železniško infrastrukturo (novogradnje in investicijsko vzdrževanje) v višini 108 milijonov evrov na leto. Kot je še poudaril minister, pa bo investicijski cikel trajal kar nekaj let, saj je bilo doslej precej zamujenega. Nacionalni program železnic namreč še zdaleč ni pri koncu; izpolnjen je le 30-odstotno ali celo manj.

Veliko zanimanje za Cargo 10

Generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič** in direktor tovarnega prometa SŽ **Robert Vuga** sta se 19. oktobra v Ljubljani sestala z ministrom za transport in komunikacije Republike Srbije v Bosni in Hercegovini **Nedeljkom Čubrilovićem** in generalnim direktorjem Bosansko-hercegovske javne železniške korporacije **Marinkom Kontićem**. Predstavniki Slovenskih železnic so gostom predstavili projekt Cargo 10, ki je nastal na slovensko pobudo z namenom skupnega delovanja na transportnem trgu, povečanja kakovosti storitev in obvladovanja blagovnih tokov na desetem koridorju. Poleg slovenskih, hrvaških in srbskih železnic načrtujejo, da bi se Cargo 10 pridružile kot pravnomočne članice tudi Železnice Republike Srbije in Železnice Federacije BiH, Makedonske železnice pa so že podpisale sporazum o sodelovanju.

Za sodelovanje se zelo zanimajo tudi uporabniki v tovarnem prometu. Prvi posel za prevoz 50 tisoč blaga so že sklenili, potekajo pa tudi pogovori za druge prevoze. Cene prevoza v okviru Caraga 10 bodo konkurenčne, pravijo v tovarnem prometu SŽ.

Veliko pozornosti bodo namenili optimizaciji prevoznih časov in postopkov na mejah. Dokaz, da je mogoče skrajšati prevozne čase, je tovorni vlak, ki je oktobra peljal iz Paračina v Sežano. Za pot je namesto običajnih trideset ur potreboval samo dvajset ur. Direktor tovarnega prometa **Robert Vuga** je ob tem povedal: »Da bi dosegli še boljše rezultate, bi bilo treba vlagati v infrastrukturo, kar pa ni neposredno v pristojnosti Carga 10 niti posameznih železniških prevoznikov. Učinkovitost naših storitev in poslovna rast bosta nedvomno pomenila dodatni argument in motivacijo za večje naložbe v železniško infrastrukturo,« je povedal.

Muzejski vlak gostil poslovne partnerje tovarnega prometa

Poslovnega srečanja tovarnega prometa se je letos, 27. oktobra, udeležilo 150 domačih in tujih poslovnih partnerjev in strank ter predstavnikov tujih železnic. Z Bleda Jezero so se z muzejskim vlakom popeljali do Kanala, od tam pa v Goriška Brda. Direktor tovarnega prometa **Robert Vuga** je gostom predstavil letošnje poslovne dosežke in načrte za naslednje leto. Druženje je bilo prijetno in koristno, gostje pa so bili navdušeni tudi nad organizacijo poslovnega srečanja in turistično ponudbo Goriških Brd. (M. F.)



Robert Vuga, direktor tovarnega prometa, dr. Patrick Vlačič, minister za promet, in Goran Brankovič, generalni direktor Slovenskih železnic. Posnetek je nastal v muzejskem vlakcu (foto: Miško Kranjec).

Peljal je posebni vlak slovensko-hrvaškega prijateljstva

Društvo slovensko-hrvaškega prijateljstva, Društvo za slovensko-hrvaško čezmejno sodelovanje in druženje na območju Eko parka Kras in Občina Tinjan so 23. oktobra organizirali vožnjo posebnega vlaka iz Ljubljane v Pazin. Na okrogli mizi v Tinjanu so se pogovarjali o vlogi železnic pri razvoju turizma, o gradnji in obnovi cest ter gospodarskem sodelovanju. Veliko so razpravljali zlasti o šibkem prometu na istrski progi in nevarnosti, da se vse čezmejne povezave z vlaki ukinejo. Sklenili so, da je treba vlakovni promet za potrebe lokalnega prebivalstva in turizma ne le ohraniti, temveč celo povečevati. O tem nameravajo pripraviti natančno študijo. Okrogle mize so se udeležili poslanci iz Slovenije in Hrvaške, veleposlanika, predstavniki gospodarske zbornice, predstavniki železnic, gospodarskih organizacij, medijev in drugi.

dr. Josip Orbančić

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Dizelmotornika vnovič na tirih

V SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana, d. o. o., smo se soočili z velikim izzivom – celovitim popravilom dizelmotornikov, ki sta bila poškodovana v dveh hudih prometnih nesrečah na cestnih prehodih na dolenski progi.

Garnitura 713-112 je junija 2008 blizu Trebnjega trčila v cestno tovorno vozilo, naloženo s hlodovino. V silovitem trčenju se je močno poškodovala. Popolnoma je bilo uničeno čelo vlaka, vozniška kabina in tudi podvozje. Prav tako se je poškodoval tudi dizel motorni vlak 713-105, ki je februarja 2009, prav tako na cestnem prehodu, na Lavrici, trčil s cestnim tovornim vozilom, natovorjenim s peskom.

Dizel motorna vlaka so po nesreči predali našim delavnicam, kjer smo opravili tako izredno popravilo kot tudi revizijo. Vozilo 713-112 je sedaj obnovljeno in spet vozi potnike, vo-

zilo 713-105 pa je v zadnji fazi obnove – barvanje in vgradnja notranje opreme.

Izredno popravilo vlakov je pomenilo velik projekt za sodelavce, ki so pri njem sodelovali, saj so bile poškodbe velike. Popravilo je bilo izredno zahtevno, ker je ohišje garniture iz aluminija. Težave sta nam povzročala pomanjkanje dokumentacije in nedostopnost nekaterih rezervnih delov na trgu. Oviri smo premostili z znanjem naših tehnologov in mojstrov, ki so izdelali okvir, vozniško kabino in nova okna, v sodelovanju s podjetjem M-plus pa tudi čelno steno vlaka in komandni pult z vsemi napravami. Na novo so napeljali tudi električno inštalacijo, za katero je bilo treba izdelati dokumentacijo na podlagi enakih DMV.

DMV 713-112 je pri nas tudi prvi vlak te serije, ki ima vgrajene vakuumske sanitarije z rezervoarjem za fekalije. Ta



713-105 v zadnji fazi popravila, oktobra 2010

je prav tako plod razvoja naših tehnologov in ustreza sodobnim okoljskim standardom. Nove sanitarije se trenutno preizkušajo in jih bomo ob odločitvi Slovenskih železnic vgradili tudi v druge vlake te serije. Poleg tega je vlak dobil tudi novo zunanjo podobo – prepoznavne barve te serije. Sredi julija je 713-112 prestal še preizkusno vožnjo, potem pa smo ga predali v uporabo Slovenskim železnicam. Obnovo 713-105 pa bomo končali decembra.

V SŽ CD smo na uspešno delo zelo ponosni, saj smo popravili skoraj nepopravljivo. Tako zahtevni projekti so za naše podjetje izziv ter priložnost za izpopolnjevanje znanja in pridobivanje referenc. Rezultat je odličen, zahvala za to pa gre vsem sodelujočim zaposlenim.

SŽ-Centralne delavnice
Ljubljana d. o. o.
(Fotografije: arhiv SŽ CD)



713-112 po izrednem popravilu, julija 2010



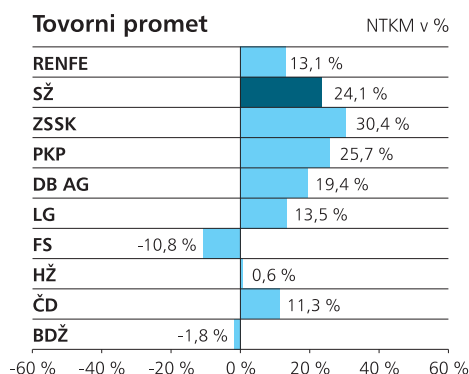
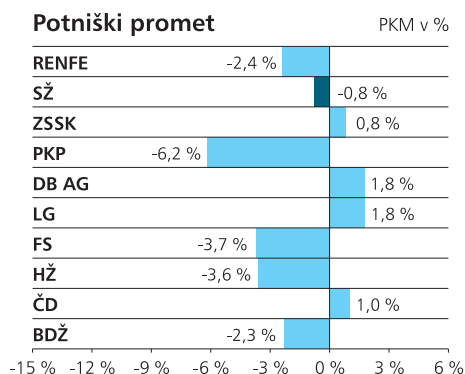
Nova kabina v 713-112, julija 2010



Novi komandni pult v 713-112, julija 2010

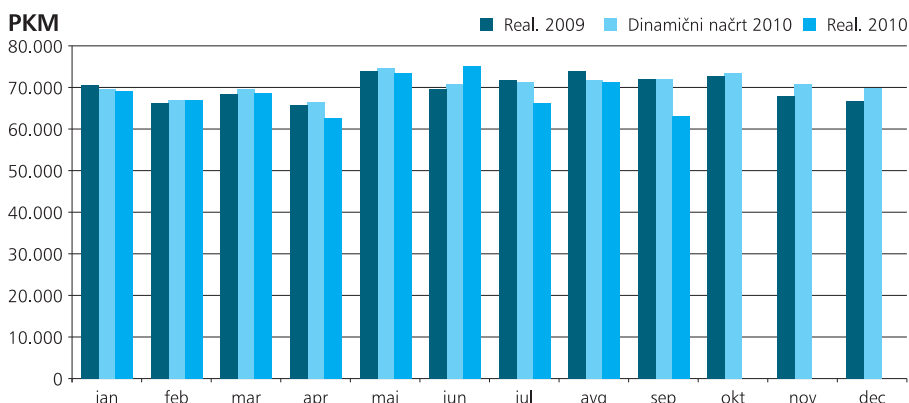
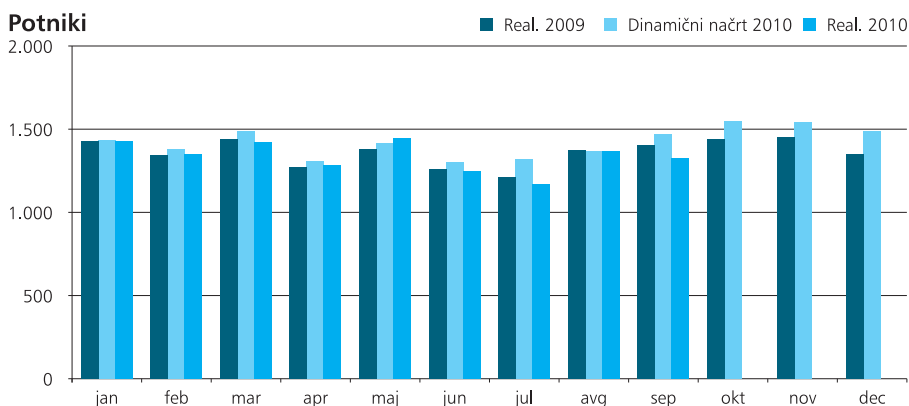
Obseg dela evropskih železnic

Januar–avgust 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

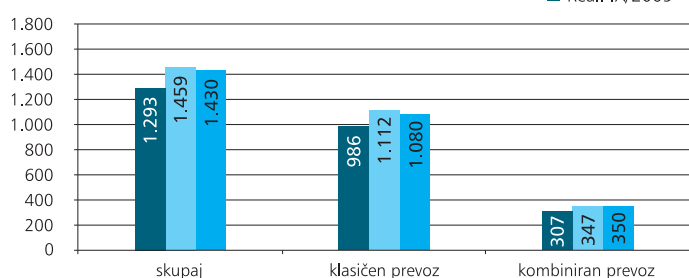


2010 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

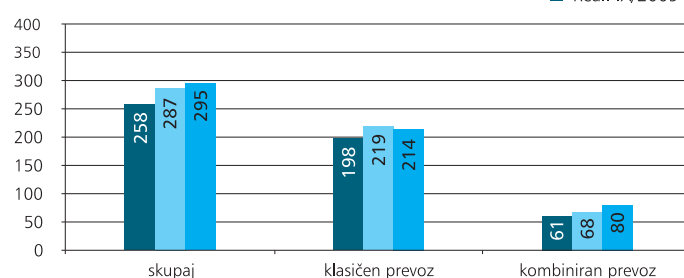
Prepeljano blago

v 000 ton



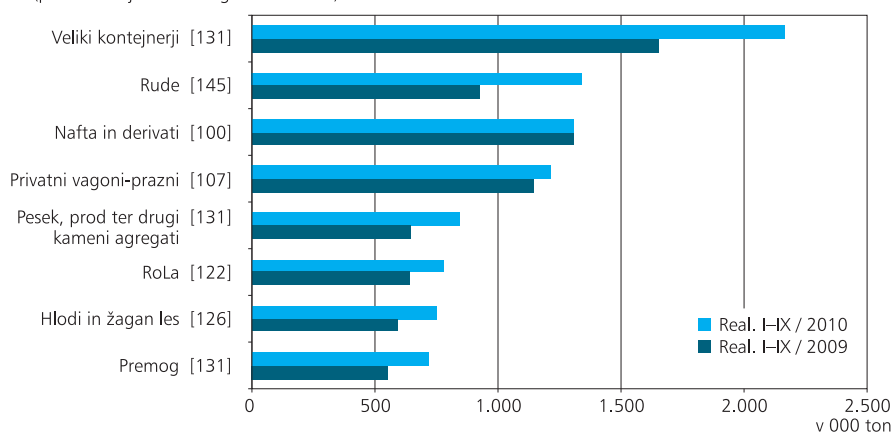
Opravljenno delo

v mio NTKM



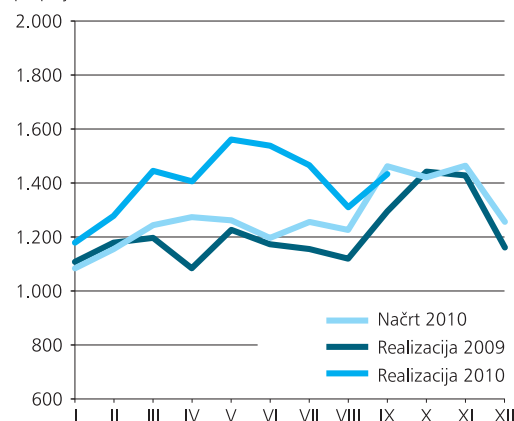
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Izgorelost na delovnem mestu

Nedavna raziskava na Slovenskih železnica, o preobremenjenosti in stresu na delovnem mestu pri vodjih organizacijskih in delovnih enot, je pokazala na še en velik problem oziroma stopnjo tveganja za poklicno izgorelost na delovnem mestu.

Izgorelost, zlasti še poklicna izgorelost, kot posledica poklicne preobremenjenosti danes prizadene namreč čedalje več ljudi. Po nekaterih raziskavah ima že polovica zaposlenih simptome poklicnega izgorovanja, medtem ko je deset odstotkov že izgorelih. V razvitih zahodnih državah se že dolgo zavedajo ekonomske škode, ki jo povzroča bolezen izgorelosti zaposlenih. Posledice se kažejo predvsem v manjši učinkovitosti delavcev, bolniških odsotnostih, invalidskih obravnavah in na koncu tudi v prezgodnjem upokojevanju. V zadnjih letih pa se, s spremembo družbenega sistema in tržne naravnosti ter čedalje večje konkurenčnosti podjetij teh posledic počasi zavedamo tudi pri nas.

Angleški izraz »burn-out« pomeni v slovenščini izgorelost, izpraznjenost, pa tudi poklicni stres. Izraz je prvi uporabil leta 1974 psiholog in psihiater **Herbert Freudenberger**. Od Freudenberga pa vse do danes je bilo opravljenih veliko raziskav. **Maslach** definira izgorelost kot: »skupek znakov telesne in duševne izčrpanosti, ki zajema razvoj negativnih predstav o sebi, negativni odnos do dela, izgubo občutka zaskrbljenosti in izostajanje čustev do strank«. Pri nas se je med prvimi ukvarjala s simptomi izgorelosti **A. Mikuž-Kos**, ki definira: »proces izgorovanja predvsem kot dogajanje, pri katerem delavec zazna razkorak med svojim inputom /vložkom v delo/ in pričakovanim outputom /učinkom opravljenega dela/. Ko delavec

ugotovi, da je pričakovani output znatno manjši od inputa, začne zmanjševati input, da bi vzpostavil ravnovesje med obema«.

Sam izraz izgorelost odraža pravo bistvo fenomena bolezni, saj se človek v procesu izgorovanja spreminja, troši in izčrpa, lahko do končnega zloma, do smrti. Izgorevanje je torej proces človekovega počasnega, a vztrajnega izčrpanja. Izgorevanje je negativna reakcija na stres, ki ga delavec doživlja pri svojem delu v delovnem okolju. Reakcija na stres pa je v prvi vrsti odvisna od posameznikovih sposobnosti za obvladovanje stresa. Izgorelost je stanje fizične, čustvene in duševne izčrpanosti, ki nastopi kot posledica dlje časa trajajoče čustveno zahtevne obremenitve na delovnem mestu, kar se še zlasti izkaže pri delu z ljudmi. Sem lahko štejemo tudi menedžerje oziroma vodstvene in vodilne delavce, torej tudi vodje, ki so sodelovali v omenjeni raziskavi.

V mednarodni klasifikaciji bolezni /MKB-10/ je izgorelost opredeljena kot »*stanje življenjske izčrpanosti*«. Poleg depresije postaja to ena najpomembnejših bolezni 21. stoletja kot pravi zdravnik **Marjan Bilban** iz Zavoda za varstvo pri delu.

Kateri ljudje/delavci so najbolj nagnjeni k izgorelosti?

Izgorelost lahko prizadene vsakega človeka. Najbolj pa so ji izpostavljeni tisti, ki delajo z ljudmi. Nadalje so ogroženi ljudje, ki so bolj ambiciozni, nadpovprečno uspešni, nadpovprečno aktivni in zahtevni do samih sebe. To so ljudje, ki imajo v sebi zapoved trdega dela in velike odgovornosti, biti močan za vsako ceno v premagovanju naporov in ovir, težnjo k popolnosti ter si vedno zadajajo nove in zahtevnejše naloge. Ti ljudje

ne poznajo počitka, ker se doživljajo vredne samo ob novih in novih rezultatih svojega dela in ustvarjanja. Druga skupina so ljudje, ki so pretirano požrtvovalni, ki se razdajajo in živijo za druge ter ne znajo nikoli reči ne! To so ljudje, ki imajo v sebi zapoved služiti drugim. V pretiranem razdajanju za druge doživljajo občutek lastne vrednosti. Svojo srečo, potrditev in priznanje doživljajo v osrečevanju drugih. Tretja skupina so mladi, ki so na začetku svoje poklicne kariere in imajo visoke cilje ter pričakovanja. V sebi imajo zapoved biti uspešen. Mladi, ki vstopijo v novo delovno okolje se skušajo s svojim delom izkazati in dokazati svoje sposobnosti, se na ta način uveljaviti in uresničiti vrsto zamisli, ki jih imajo. V idealistični želji po vpeljavi novih sprememb v delovno okolje, ki jih vidijo v svoji zagnanosti, vlagajo v delo nadpovprečne napore in znanje. Posledica nestvarnih pričakovanj pa jih lahko vodi v stres in pozneje posledično v izgorelost.

Vsem trem ogroženim skupinam je skupno, da v želji po večji učinkovitosti in uspešnosti ti delavci presegajo meje svojih lastnih zmogljivosti. To jih počasi pripelje v prvo stopnjo izgorelosti, to je v izčrpanost /občutek kronične utrujenosti/. Tej sledi druga stopnja, to je preizčrpanost /občutek ujetosti v načinu življenja, dela in odnosov/. Za tretjo stopnjo – adrenalno izgorelost pa je značilna popolna izguba energije, psihofizični in nevrološki zlom. Ker se človek ne odziva na govorico telesa – na utrujenost s počitkom, ga telo sčasoma »prisili« v počitek z zlomom.

V vsakem podjetju so zavzeti delavci, ki s svojim delom dosega nadpovprečne rezultate, ki so nekakšni »vlečni konji«, spodbujevalci, izvor inovacij in ključni pri razvoju podjetja.

Za delodajalca so to zelo pomembni – ključni delavci, saj s svojo izjemno zavzetostjo, zanesljivostjo in odgovornostjo prispevajo pomemben delež k uspešnosti in nadaljnjemu razvoju podjetja. Delodajalec bi posebno pozornost moral nameniti navedenim delavcem, da ti pri svojem delu ne bi izgoreli. Deloholiki lahko namreč kratkoročno naredijo več, dolgoročno pa ima delodajalec od njih manj, kot bi lahko imel. Delodajalec na račun preobremenjenosti in izgorelosti delavca dolgoročno izgubi več, kakor dobi.

Simptomi izgorovanja

Na nastanek izgorelosti vpliva razkorak, ki nastaja med delavčevim vlaganjem /čustvene energije, časa, znanja, fizične moči/ in njegovimi pričakovanji /kariera, nagrada, uspeh/ ter tem, kar mu realno ponuja delovno mesto. Simptomi, ki se kažejo pri izgorelosti, se pojavijo na telesni, čustveni in vedenjski ravni. Izgorelost povzroči pojav telesne izčrpanosti, kronično utrujenost in številne psihosomatske bolezni, kot so: nespečnost, želodčne in prebavne težave, glavobol, bolečine zlasti v križu in hrbtu, zvišan ali znižan krvni tlak, upad ali čezmerno povečanje telesne teže. Na čustvenem področju se pojavi osiromašenje empatije do ljudi, žalost, čustvena neodzivnost, izoliranost in občutje nemoči. Izgoreli so razdražljivi, nezadovoljni, nerazpoloženi, polni tesnobe in bojazni. V stanju izgorelosti se spremeni celotno posameznikovo razmišljanje in mišljenje, ki postane togo in neustvarjalno. Pojavijo se raztresenost, težave s koncentracijo in spominom. Na duhovni ravni se kaže izolacija in umik v medosebnih odnosih. Izgoreli posameznik se izolira od ljudi, s katerimi dela

in živi v zasebnem življenju. Poročajo se lahko celo depresivni simptomi, ki lahko pripeljejo v samomor.

Ukrepi za preprečevanje izgorelosti v delovnem okolju

Stopnja izgorelosti je odvisna od osebnosti posameznika, njegovih sposobnosti obvladovanja in premagovanja stresa, kakor tudi od družbenih okoliščin in delovnega okolja oz. organizacije. Strokovnjaki pa so mnenja, da sta ključna faktorja za preprečevanje stresa na delovnem mestu organizacija in način vodenja. Dobro vodstvo, ki se zaveda, da vzroki za nastanek izgorelosti obstajajo v okolju, ki obdajajo posameznika, mora oblikovati kulturo podjetja, ki bo dovezeta za potrebe svojih zaposlenih, se osredotočati na probleme posameznikov, posameznih delovnih enot, kakor tudi celotne organizacije.

Za velike in birokratske organizacije /kamor lahko štejemo tudi Slovenske železnice/, strokovnjaki /med drugimi Pines in Aronson/ navajajo tri glavne vire tveganja za izgorelost. Prvi vir tveganja je delovna preobremenjenost. To je v naši raziskavi potrdilo kar 44 odstotkov vprašanih. Drugi vir je pomanjkanje avtonomije pri opravljanju svojega dela. V raziskavi se je za ta vzrok stresa izreklo 33 odstotkov vprašanih. Tretji vir pa je pomanjkanje stimulacije (tudi povratne informacije) in nagrajevanja. To doživlja kot vir stresa na delovnem me-

stu 36 odstotkov vprašanih v naši raziskavi.

Togost birokratskih organizacij, ki se odraža v načinu vodenja, se kaže v slabi organizaciji dela, pomanjkljivih informacijah, nepoznavanju svoje vloge in odgovornosti na delovnem mestu. V nedavni raziskavi se je za ta vir stresa izreklo kar 58 odstotkov vprašanih.

Analiza raziskave potrjuje povečano tveganje za nastanek izgorelosti med vodji. Pri tem je pomembno zavedanje, da izgoreli posamezniki tudi negativno vplivajo na druge zaposlene, kajti *izgorelost je nalezljiva*, kakor pravi Dušana Findeisen.

Jasno postavljene in definirane vloge na delovnem mestu preprečujejo stres. To je skupen funkcij in nalog, ki jih posameznik razume in ve, kaj se od njega pričakuje ter ima tudi občutek, da jih lahko opravi. Za delavca je pomembna tudi povratna informacija o opravljenem delu. V ta namen lahko delodajalec izvede anonimno anketo o zadovoljstvu zaposlenih, kjer lahko dobi informacije in predloge o možnih ukrepih za izboljšanje zadovoljstva zaposlenih na delovnem mestu. Samo zadovoljni delavci so namreč dobri delavci, zato je treba zagotoviti takšne delovne razmere in klimo v podjetju, ki bo spodbujala zdrave medsebojne odnose, pravično in pošteno delo ter vrednote. Za uspeh organizacije je pomembno delovno okolje, ki je spodbudno za zaposlene in pospešuje predanost ljudi delu.

Kaj lahko naredimo sami, da pravočasno prepoznamo izgorelost in se ji izognemo?

Izgorevanje na delovnem mestu veliko stane, največ nas same. Da bi se temu lahko izognili, moramo sami pri sebi odkriti in prepoznati dejavnike, ki vodijo v izgorelost. Tako ni odveč, da smo preventivno naravnani in se osvestimo o vzrokih in posledicah izgorevanja ter ukrepih, kako se obvarovati pred izgorevanjem. Za to pa je nujno poznavanje sebe, svojih lastnosti, reakcij, kar vse je delo na sebi, ki spodbuja osebno rast. To pomeni, da se človek uči biti v stiku s samim sabo, s svojimi čustvi, potrebami in željami. S svojimi potrebami moramo seznaniti tudi druge, s katerimi živimo in delamo. S tem, ko se zavedamo svojih potreb in želja, se znamo lažje postaviti zase in drugim postaviti mejo, jim včasih reči tudi ne! Zavedanje svojih potreb omogoča lažje reševanje konfliktov z drugimi.

Če vemo, kdo smo in kaj nas osebno gradi, potem tudi vemo, kaj nam je v življenju poleg dela pomembno in čemu bomo namenili svoj čas ter s kom ga bomo preživeli in preživljali. Posledično vsega svojega časa ne namenjamo opravljanju dela, kar strukturira naše življenje, in svojega časa tudi ne zapravljamo za tisto, kar nas ne zadovoljuje in kar nam jemlje energijo. Če znamo prisluhniti sebi, lahko zaznamo sporočila svojega telesa, ki nam sporoča, da naj se ustavimo in preverimo svojo naravnost in smer, v

katero gremo. Ker se človek resnično spreminja samo v odnosu z drugimi, je včasih smiselno poiskati pomoč strokovnjaka, da lažje naredimo prve korake v drugo smer.

Sklep

Ko človek zaradi posledic izgorelosti ne more več delovati, končno obišče osebnega zdravnika. S pomirjevali, uspavali in antidepresivi človek vzpostavlja porušeno kemično ravnovesje v organizmu. Po začetni vzpostavitvi kemičnega ravnovesja v organizmu pa je nujno poiskati vire izgorelosti in odpraviti njihove vzroke. Brez strokovne terapevtske pomoči je te vzroke težko odpraviti. Najprej je potrebna osebna odločitev, da želimo odslej nekaj narediti zase. Treba je spremeniti način življenja in si načrtovati nov življenjski slog, kjer bo več ljubezni do samega sebe in kjer bodo poleg dela imeli mesto v našem življenju tudi naši najbližji. Nov življenjski slog zahteva dovolj fizične aktivnosti, zdravo prehrano, dovolj počitka in razvedrila, skratka, uživanja v drobnih vsakdanjih stvareh, ki jih zaradi deloholizma nismo več opazili in ne znali uživati v njih.

Literatura:

- Bilban, M. (2007). Izgorelost. V: Delo in varnost, let. 52, str. 23-29.
- Findeisen, D. (2005). Za premagovanje poklicne izgorelosti potrebujemo izobraževanje. V: Andragoška spoznanja, let. 11 (drugi del), str. 37-51.
- Maslach, C., Leiter, M.P. (2002). Resnica o izgorevanju na delovnem mestu. Educy, Ljubljana.
- Tušak, M. (2009). Stres in izgorelost pri delu ter zdravje. V: Za manj negotovosti, str. 201-218.

Mnenja zaposlenih



Olga Vodopivec, soc. del., spec.

Opravljam delo na kadrovskem področju. V 38 letih dela z ljudmi sem doživela veliko lepega pa tudi grenkega. Trudim se, da bi storila dobro za sodelavca, in če noče sodelovati, imam tudi zvezane roke. Takrat pride pri meni do občutka nemoči in najlažje je v takih trenutkih krivdo prenesti nase. Sčasoma se zato v tebi nabere toliko negativne energije, da dobiš občutek, da nisi dober in uspešen pri delu. To vse so znaki izgorelosti na delovnem mestu.



**Albina Novak
PE Infrastruktura**

Zame je temelj dobrega počutja zadovoljstvo – s samo sabo in z drugimi. S tem se lahko bojujem proti stresu in dolgoročno proti izgorelosti. Če govorimo o izgorelosti na delovnem mestu in pri sebi začnemo opaziti znake zanjo, bi bilo dobro premisliti o spremembi delovnega mesta in vrsti dela ter tako zmanjšati negativne vplive, ki nas vodijo v izgorelost.

Cepljenje proti klopnemu meningitisu

Nekako smo si skoraj odahnili, da je sezona klopov mimo. Je pa zdaj ravno čas za premislek o cepljenju proti klopnemu meningoencefalitisu (KME). Slovenija je endemično območje za KME, zato je verjetnost, da zbolite, relativno visoka, bolezen pa huda in pogosto pušča dolgotrajne posledice.

Cepljenje proti KME opredeljuje Zakon o nalezljivih boleznih in Pravilnik o cepljenju, zaščiti z zdravili in varstvu pred vnosom in razširjenjem nalezljivih bolezni. Vsako leto se določi letni program imunoprofilakse in kemoprofilakse. Cepljenje proti KME je obvezno za dijake in študente, ki so pri praktičnih vajah izpostavljeni nevarnosti okužbe, in za osebe, ki so pri svojem delu izpostavljene nevarnosti okužbe. V zadnjo skupino sodijo tudi nekateri zaposleni na Slovenskih železnicah. Cepljenje se priporoča tudi za predšolske otroke.

Na Slovenskih železnicah smo začeli opravljati organizirano cepljenje že leta 1995 v tedanjem Zavodu za socialno medicino in higieno v Mariboru. Prvo leto so se cepili štirje gozdni delavci, z leti pa se je število delavcev, ki so se cepili, zelo povečalo.

Izpostavljeni poklici

Trenutno se cepijo naslednji delavci: progarji (največji delež cepljenjih), vozniki motornih progovnih vozil, progovni čuvaji, geodeti, premikači, geometri, vodja premika, nadzorniki proge, popisni vlakovodje, koordinator na železniški infrastrukturi, vlakovodje, varnostni inženirji, vodje progovnih del, socialni delavci na tere-



nu, vodje nadzorništva, zidarji, delovodje gradbene smeri, mizarji, KV delavci - termitski varilci, strojniki težke progovne mehanizacije, vzdrževalci železniških naprav in tirnih vozil, skladiščniki, referenti tehničnih smeri na terenu, tehnični in strokovni delavci ter vozniki tovornjaka. Vse navedene poklicne skupine delajo na terenu, kjer je tudi največja verjetnost okužbe.

Okužba in posledice

Do okužbe pride z vbodom klopa *Ixodes ricinus*, pitjem okuženega mleka, uživanjem okuženih mlečnih proizvodov in z laboratorijsko okužbo. Inkubacijska doba je pri vbodu sedem do štirinajst dni, pri okužbi z mlekom tri do štiri dni. V začetku okužbe se lahko pojavi vročina, bolečine, glav-

bol, bolečine v trebuhu, driska in bruhanje; lahko tudi občutljivost na svetlobo, tresenje in omotičnost. Med obolelimi je več moških kot žensk. Pri tretjini okuženih se klinična slika poslabša. Pojavi se še zaspanost, zmedenost, motnje zavesti, tresenje rok, jezika in zastoj urina. Razvije se meningitis, po nekaj dneh celo meningoencefalitis (meningoencefalomielitis). Pri starejši populaciji je potek hujši in manj tipičen.

Dolgotrajne posledice ima 35 do 58 odstotkov bolnikov, pri katerih se je razvil meningoencefalitis. Smrtnost je pri najhujših oblikah devetodstotna. Zelo visoki so stroški zdravljenja in rehabilitacije. Davek te bolezni je velika odsotnost z dela, trajna invalidnost. Svojci in bolniki pa se znajdejo v socialni stiski, ker 30 odstotkov bolnikov potrebuje stalno umetno ventilacijo.

Cepljenje

Cepljenje se izvaja z mrtvim cepivom. Na trgu sta dve vrsti cepiva: FSME – Immun in Encepur. Železniški delavci so bili cepljeni s cepivom FSME-Immun, ki se je po avstrijski študiji izkazalo kot manj dražee za lokalne reakcije, število protiteles pa je po drugem cepljenju višje kot pri cepivu Encepur. Ba-

zično cepljenje opravimo s tremi odmerki cepiva v deltoidno mišico. Z drugim odmerkom cepimo v enem do treh mesecih po prvem odmerku, s tretjim odmerkom pa v devetih do dvanajstih mesecih po drugem. Revakvacijo je treba opraviti tri leta po tretjem odmerku, naslednje revakvacije pa vsakih pet let. Po 60. letu poteka revakvacija na tri leta. Mogoče je tudi cepljenje po hitri shemi, kar pa naj ne bi bila praksa.

Kontraindikacije za cepljenje so hude alergije na sestavine cepiva ali jajčne beljakovine, resni nezaželeni učinki po prvem cepljenju in akutna vročinska stanja. Pozorni pa smo pri nosečnicah in osebah z avtoimuno boleznijo. Učinkovitost cepljenja je 99-odstotna.

Najboljši čas za cepljenje

Priporočljivo se je cepiti – prva dva odmerka – v zimskem času. Cepite se lahko sočasno z drugimi cepivi (živimi, neživimi). Vsi tisti, ki se niste obvezni cepiti, se vseeno lahko cepite v Železniškem zdravstvenem domu v Ljubljani. Cepljenje stane 102 evra in je samoplačniško.

Več informacij:

SŽ-Železniški zdravstveni dom
Tel.: 01/29 12 711
E-pošta: darja.podrazaj@zsd.si

Viri:

- TBE and the Austrian experience, prof. dr. Michael Kunze, Austria
- Immunogenicity and Safety to two Tick-Borne Encephalitis vaccines in children, dr. Alexander Geisberger, Austria
- Cepljenje proti klopnemu meningitisu v Sloveniji, mag. Marta Grgič, prim. doc. dr. Alenka Kraigher
- Klopni meningoencefalitis v Sloveniji – klinična slika in preprečevanje, asist. Primož Karner
- Evidence cepljenih na SŽ



SPOŠTOVANI ZAPOSLENI, ČLANI VSEH SINDIKATOV SLOVENSKE ŽELEZNICE!

Ponovno vas vabimo v trgovino

giga **sport**

...feelin' giga!

V četrtek, 18. novembra, lahko nakupujete z izjemnimi POPUSTI

ob 20.15; BTC Ljubljana, Šmartinska 152
ob 19.15; Maribor, Industrijska 5
ob 19.15; Celje, Dečkova 41

**Trgovina bo samo za vas
odprta do 22. ure!**

-25%

Tekstilni izdelki:

NIKE, ADIDAS, ESPRIT,
PUMA, NORTHLAND, JACK
WOLFSKIN, SPYDER, MARC
GIRARDELLI, IGUANA, O NEILL,
COLMAR, NORT FACE,
KILLTEC, ...



-20%

**Obutev in
smučarski čevlji:**

NIKE, ADIDAS, ASICS,
PUMA, ESPRIT, MEINDL,
TREZETA, NORDICA,
ATOMIC, LANGE,
TECNICA, ...



-15%

**Smuči in
vsi drugi izdelki:**
ATOMIC, ROSSIGNOL,
BLIZZARD, NORDICA,
FISCHER, KETTLER,
CHRISTIEIT,
PRIDE, ...



**POPUSTI VELJAJO
TUDI ZA VSE ŽE
ZNIŽANE IZDELKE**

Popusti veljajo samo
18. novembra 2010
do 22. ure!

Obračunali vam jih bomo
na blagajni; popusti se ne
seštevajo.

Popuste lahko uveljavite
samo ob predložitvi
plačilnega lista.

Kupite lahko največ dva enaka
izdelka.

Plačilni pogoji:

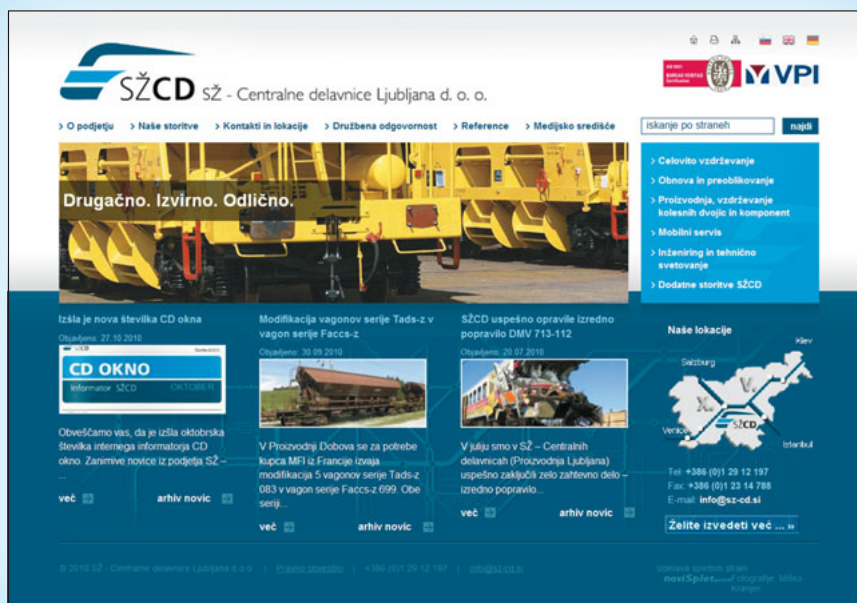
gotovina, kreditne kartice
(BA, Aktiva, Karanta,
Eurocard, Visa),
na obroke s kartico Diners
(do šest obrokov, najmanjši
obrok 50 evrov).

Stična oseba:

Matjaž Skutnik,
gsm 041 216 612,

e-pošta:
matjaz.skutnik@slo-zeleznice.si

Prenovljena spletna stran Centralnih delavnic



Vabimo vas, da obiščete našo
prenovljeno spletno stran
www.sz-cd.si. Na njej vam
podrobneje predstavljamo
našo celovito ponudbo,
znanje in kompetence na
področju vzdrževanja vseh
vrst železniških vozil.

Preberete lahko novice,
pogledate, kaj se aktualnega
dogaja v podjetju ali si
ogledate naše notranje glasilo
CD okno.

Prek **kontaktnega obrazca**
nam lahko tudi sporočite
predloge in mnenja.



SŽ - Centralne delavnice Ljubljana d.o.o.
Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana, Slovenija

www.sz-cd.si

Optimizacija proizvodnih procesov

Pilotni projekt v Centralnih delavnicah

Nepredvidljivo in hitro spreminjajoče se okolje, zaostrene gospodarske razmere, prihod tuje konkurence, nove poslovne priložnosti ... S temi izzivi se že nekaj časa soočajo podjetja, ki morajo zato še posebej učinkovito upravljati svoje poslovne procese in stremeti k čim večji produktivnosti in kakovosti dela. Svojemu poslovnemu okolju se morajo prilagoditi s konkurenčno ponudbo, ki je še za stopnjo ali dve boljša od ponudbe drugih subjektov na trgu. V proizvodnih podjetjih je to mogoče doseči z dobro organizirano proizvodnjo.

V SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana, d. o. o., se zavedamo teh izzivov, zato smo se odločili, da optimiziramo svoje proizvodne procese. Na pobudo **Marjana Kozmusa**, šefa Proizvodnje Ljubljana, in ob podpori vodstva SŽ-CD smo začeli izvajati projekte za povečanje produktivnosti in s tem tudi izboljšanje poslovanja v Proizvodnji Ljubljana.

Postopoma do optimizacije

Rešitve je treba iskati tudi zunaj ustaljenih razmišljanj ter s pomočjo vseh zaposlenih in vodstva s skupnimi močmi ustvariti razmere za bolj učinkovito in inovativno delo. Pri tem je treba poudariti predvsem pomen lastnega znanja in sposobnosti zaposlenih ter se lotiti celovitega urejanja proizvodnih procesov, v zadovoljstvo vseh zaposlenih, ter pri tem upoštevati vizijo razvoja celotne družbe.

Optimizacijo proizvodnih procesov smo začeli z odpra-

vljanjem vseh motenj na poti k dvigu produktivnosti. Motnje so namreč strošek oziroma izgubljena priložnost za večjo produktivnost, zato stremimo k temu, da jih nenehno iščemo in sproti odpravljamo. Vsak zaposleni ima možnost, da nas seznani z vsem, kar ga ovira pri optimalnem opravljanju dela. Zato smo na začetku seznam motenj zbrali z anketnimi listi, ki so jih prejeli zaposleni v Proizvodnji Ljubljana. Temu je sledilo vrednotenje po metodi NGT (tehnika vrednotenja za razvrščanje po pomembnosti). Člani ekipe projekta so končne predloge za odpravo motenj razvrstili in jih točkovali glede na pomembnost po ključu *število točk je enako številu predlogov*. Za najvišje uvrščene predloge smo uvedli projekte po prioritetah in lokacijah. Za projekte na ravni proizvodnje je odgovoren šef proizvodnje, druge projekte pa odobri vodstvo Centralnih delavnic.

Trenutno poteka 21 projektov za odpravo motenj. Projekti so zelo kompleksni in jih sestavlja več podprojektov. Posamezne projekte vodijo projektni vodje, sodeluje pa večje število zaposlenih. Tehnologije, tehniki vzdrževanja, delovodje in skupinovodje sproti obveščajo zaposlene o odpravi motenj in o napredku pri posameznem projektu. Sodelavci se lahko seznani s stanjem na projektu tudi z obvestili na oglasnih deskah in v internem glasilu **CD okno**. Vsak projekt se že spremlja prek namenskega računalniškega programa, v prihodnje pa načrtujemo spremljanje stanja prek računalnikov, ki bodo nameščeni v proizvodnji.



Projektni tim (z leve): Josip Grum, vodja kakovosti, Drago Fon, vodja proizvodnega sektorja, Andrej Lajevec, vodja analize, in Marjan Kozmus, vodja projekta.

Odprava motenj in razvojni projekti

Projekt optimizacije proizvodnih procesov v Proizvodnji Ljubljana obsega projekte za odpravo motenj in razvojne projekte. Nekatere smo že uspešno končali, veliko jih še izvajamo, vedno pa se pojavi kakšen nov izziv ali nova zamisel. Končan je prvi projekt **ureditve prostorov TMD**, kjer je bilo treba najti in pripraviti ustrezen prostor za revizijo vlečnih motorjev TMD – vozil za posebne namene ter opraviti številna dela.

H koncu se bliža tudi projekt **optimizacije intervencije**, v okviru katerega smo vgradili hidravlično dvigalo na orodni voz EDK 750. Prvotno je bilo pred-

videno, da bo dvigalo vgradil zunanji dobavitelj, ko pa smo proučili tehnologijo vgradnje, smo se odločili, da to opravi intervencijska skupina v Proizvodnji Ljubljana. Zunanje izvajalce smo potrebovali samo za vgradnjo hidravlične inštalacije. Sami smo tudi nabavili material za zaščitno ponjavo. Tako smo prihranili približno 65 odstotkov predvidenih stroškov investicije.

V okviru **ureditve prostorov v obratu 3** smo uredili mostovno dvigalo z daljinskim upravljanjem. Zaposleni so opozarjali na veliko motnjo v upravljanju dvigala, saj so bile ovire na transportni poti, in sicer vozila, podstavni vozički, rotacijski stroji in kanali. Naš strokovnjak s področja elektro-

tehnike je dal pobudo za izvedbo dela v lastni režiji. Z lastnim znanjem in na pobudo sodelavca v proizvodnji je tako podjetje pri izvedbi projekta privarčevalo približno 65 odstotkov predvidenih stroškov investicije. V pripravi je tudi izvedba daljinskega upravljanja pri pogreznih mizi obrata 3.

Pri projektu **optimizacije procesa potreb MRD** (material in rezervni deli) se v sodelovanju s šefom službe za nabavo odvijajo aktivnosti pri definiranju metode zagotavljanja varnostnih in signalnih zalog pri materialih za splošno porabo in selekcija materialov po ABC-metodi vrednotenja materialov.

Pri projektu **optimizacije procesa potreb MRD** (material in rezervni deli) smo skupaj s šefom službe za nabavo določili metode za zagotavljanje varnostnih in signalnih zalog materiala za splošno porabo in selekcijirali material po ABC-metodi vrednotenja materiala.

Med številnimi projekti v razvoju omenimo projekt ra-

zvoja tehnologije menjave pogonskega sklopa na ELOK serije 541 in projekt **popravila modula GTO**. Ustanovili smo že projektno skupino, izbrali varianto menjave pogonskega sklopa in izdelali opis del. Trenutno izdelujemo pripomočke za menjavo pogonskega sklopa, pomožne vozičke za spust lokomotive, hkrati pa tudi načrte in pripomočke za dvig sklopov iz lokomotive serije 541, sledijo še izvedba prve menjave in normiranje ter izdelava situacijske risbe poteka logistike pri zamenjavi sklopov.

Projekt **popravila modula GTO** se odvija v sklopu razvoja novih tehnologij, ki jih sedaj opravljajo zunanji dobavitelji in imajo namen pridobivanja novih poslov. V okviru tega projekta smo že razvili tehnologijo popravila modula GTO in ga tudi popravili. Treba je še urediti prostore laboratorija za razvoj elektro sklopov in izdelati tehnološki postopek. Svojim naročnikom bomo tako lahko ponudili celovito rešitev z višjo dodano vrednostjo.



Delovna miza in dvigalo, ki sta nastala v okviru projekta ureditve prostorov TMD.



Dvigalo, ki je urejeno v okviru projekta optimizacije intervencije.

Dvig produktivnosti

V okviru projekta poteka tudi **merjenje proizvodnje** oziroma analiza obratov, organizacijskih enot in delavcev po prihodu in strukturi dela na delovnem mestu. Podatki se za vsakega delavca, OE in obrat zapisujejo v računalniški program, kar nam omogoča ažurno spremljanje proizvodnje po kazalcih kakovosti. Tako lahko ugotavljamo, kateri del proizvodnje prinaša zadovoljivo raven produktivnosti in na katerih področjih se lahko poveča.

Vse proizvodne procese upravljamo po najvišjih standardih kakovosti, ki jih potrjujejo pridobljeni certifikati. Svoje storitve želimo še izboljšati, zato bomo s povečanjem produktivnosti pridobljeni čas namenili za dodatna dela, razvoj proizvodnje in izobraževanje zaposlenih.

SŽ–Centralne delavnice
Ljubljana d. o. o.

Optimiziranje poslovnih procesov na SŽ

Uvajanje modela CMMI v praksi

Na Slovenskih železnica v okviru strateških informacijskih projektov Uvajanje informacijske varnostne politike na SŽ in Uvajanje projektne pisarne SŽ uporabljamo integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov (CMMI). Model pomaga integrirati tradicionalno ločene organizacijske funkcije, določiti cilje in prioritete za izboljšanje procesov, zagotavlja usmeritve za kakovost procesov ter zagotavlja referenčno točko za oceno obstoječih procesov na ravni podjetja.

Poslovni proces je zbirka sorodnih, sestavljenih opravil ali nalog, ki ustvarijo posebno

storitev ali izdelek (produkt). Namen optimiziranja poslovnega procesa je povečanje njegove kakovosti, učinkovitosti in informacijske varnosti. Na SŽ želimo doseči najmanj tretjo raven po modelu CMMI, torej standardizirani proces, in napredovati na kvantitativno upravljani proces (4. raven) in nato na optimizirani proces (5. raven). Kot je razvidno iz Matrike CMMI (Shema 1, z doseganjem višjih ravni CMMI izboljšamo kakovost, učinkovitost in varnost poslovanja na ravni podjetja. V tem članku so na kratko predstavljeni etapni cilji izboljševanja kakovosti poslovanja SŽ: ravni CMMI od 2 do 5.

Upravljeni proces

Na drugi ravni zrelosti se osredotočamo na standardizacijo procesa projektnega vodenja. Po definiciji iz Organizacijskega predpisa o vodenju projektov na SŽ (987) je projektno vodenje koncept vodenja, usmerjen k reševanju časovno interdisciplinarnih nalog, ki izkazujejo visoko stopnjo kompleksnosti in inovativnosti (v primerjavi z dnevnimi rutinskimi nalogami, ki se ponavljajo) in ki angažirajo znatne človeške, materialne in finančne vire. Pravila, navedena v predpisu 987, se uporabljajo v celoti za strateške projekte, ki so ključnega pomena za razvoj SŽ kot ce-

lote. Projektna pisarna SŽ pa je skrajšani naziv za poslovni proces upravljanja strateških projektov na SŽ, ki je v pristojnosti Področja za raziskave in razvoj. Namen optimiziranja tega procesa je odprava ročnih evidenc podatkov o strateških projektih SŽ, ki se vodijo s programom Excel, ter uvedba specializirane računalniške aplikacije, s čimer bomo dvignili stopnjo informatizacije s tretje na peto stopnjo, hkrati pa se bo povečala učinkovitost pripadajočih delovnih procesov. Pri tem bomo tudi poenotili merila za ocenjevanje kakovosti, učinkovitosti in informacijske varnosti vodenja vseh strateških projektov na ravni podjetja.

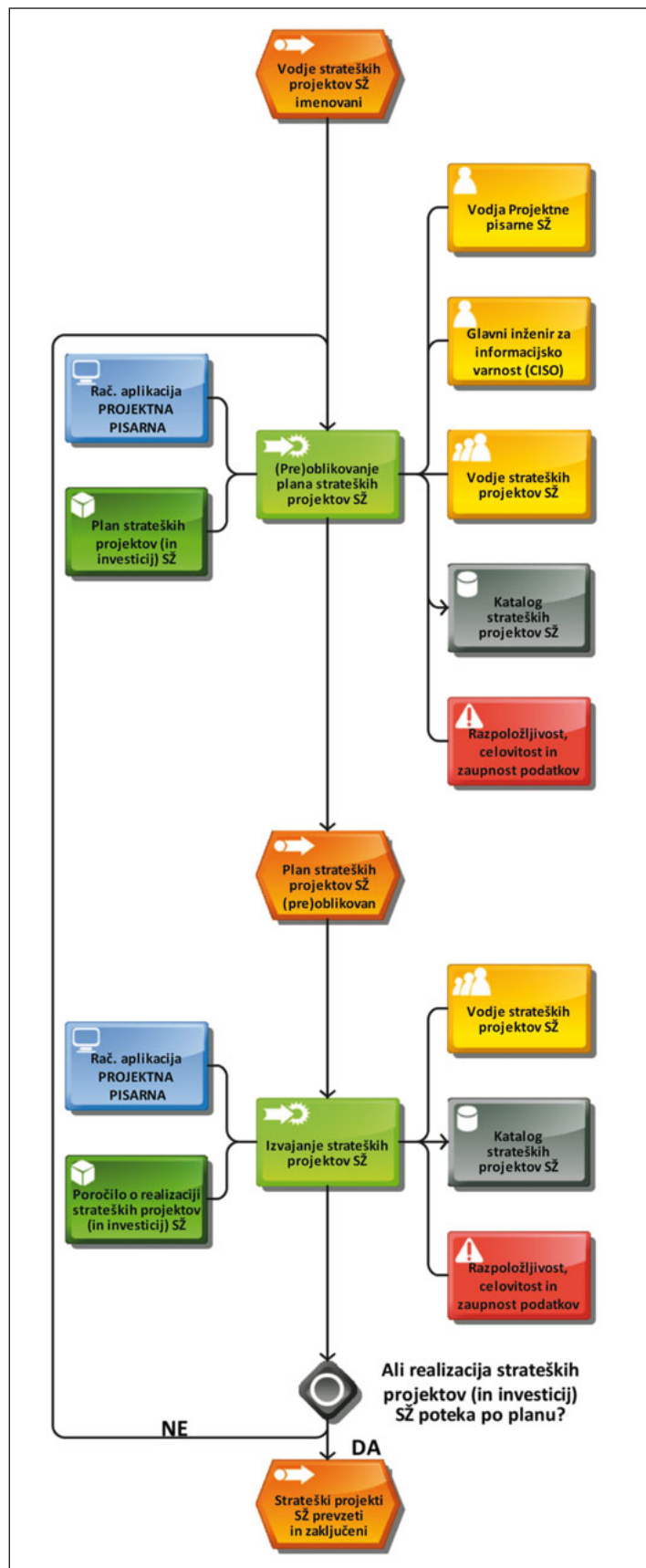
Shema 1: Matrika CMMI

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksiInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, stran 66 (prirejeno po »Capability Maturity Levels« - Aerosystems International)

CMMI	OSREDOTOČANJE NA RAVEN PROJEKTA		PREHOD	OSREDOTOČANJE NA RAVEN PODJETJA	
RAVEN ZRELOSTI	RAVEN 1	RAVEN 2	RAVEN 3	RAVEN 4	RAVEN 5
OPIS RAVNI ZRELOSTI	ZAČETNA (KAOTIČNA)	UPRAVLJANA	STANDARDIZIRANA	KVANTITATIVNO UPRAVLJANA	OPTIMIZIRANA
KAKOVOST STORITEV PODJETJA	Včasih pravočasno ali v okviru načrtovanih stroškov, vendar ne oboje hkrati	Kakovost se izboljšuje	Predvidljivi časovni roki in stroški	Hitreje, bolje, ceneje	Najhitreje, najbolje, najceneje, na svetovni ravni
OPIS PROCESOV	Ponovno "izumljanje kolesa"	Proces je standardiziran za posamezne projekte (Projektna pisarna)	Proces je standardiziran in usklajen na ravni podjetja (Varnostni forum)	Proces je merjen in nadzorovan	Neprestano izboljševanje procesa je integrirano na ravni podjetja
NAČIN NADZORA NAD PROCESI	KAOTIČNI PROCESI (proces so nepredvidljivi, slabo nadzorovani in med sabo neusklajeni)	UPRAVLJANI PROCES (sledljiv)	STANDARDIZIRANI PROCES (s kakovostno predvidljivimi rezultati)	KVANTITATIVNO UPRAVLJANI PROCES (s količinsko predvidljivimi rezultati)	OPTIMIZIRANI PROCES (osredotočanje na nenehno izboljševanje procesa)

Shema 2: Proces Projektna pisarna SŽ

Vir: Prirejeno po Organizacijski predpis o vodenju projektov (987)



Standardizirani proces

Temeljni dokument za doseganje tretje ravni zrelosti je Kodeks informacijske varnosti SŽ, ki je izdelan po standardu ISO 27002. V skladu s priporočili Kodeksa je treba prilagoditi in posodobiti vse obstoječe interne predpise ter po potrebi uvesti nekatere nove. Prioritetno je treba izdelati Predpis o standardnem načinu dokumentiranja poslovnih procesov, tokov ključnih poslovnih podatkov in informacij, računalniških aplikacij ter podatkovnih struktur. Imenovati je treba Varnostni forum SŽ, katerega člani po položaju so glavni inženir za informacijsko varnost (CISO), vodje procesov in druge pristojne osebe, nato pa standardizirati in dokumentirati vse ključne poslovne procese na SŽ. Več o tem lahko preberemo v članku z naslovom Devet korakov uvažanja informacijske varnostne politike v reviji Nova proga (julij–avgust 2010, strani 12-13) in na intranetni strani SŽ <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/InformacijskaVarnost.pdf>.

Ključnega pomena za standardizacijo poslovnih procesov na ravni SŽ bo, da bodo interni predpisi »prevedeni« v enostavno razumljive diagrame, ki bodo predstavljeni na intranetu SŽ. Na Shemi 2 je kot primer prikazan proces Projektna pisarna SŽ, kot se bo izvajal po dokončani optimizaciji. Pri tem šesterokotnik oker barve predstavlja poslovni dogodek, ki sproži aktivnost, svetlo zelen pravokotnik predstavlja to sproženo aktivnost, rumeni pravokotnik predstavlja osebo ali organizacijsko enoto, ki opravlja to aktivnost (funkcijo), siv pravokotnik je pripadajoča podatkovna baza, rdeči pravokotnik pomeni možno informacijsko-varnostno tveganje, moder pravokotnik predstavlja računalniško aplikacijo, s katero se aktivnost izvaja, temno zelen pravokotnik pa je izdelek oziroma poslovni produkt.

Kvantitativno upravljani proces in optimizirani proces

Na četrti ravni zrelosti, potem ko so ključni poslovni procesi že merjeni in nadzorovani, se v soglasju z vodji (lastniki) poslovnih procesov določijo tudi načini izvajanja kontrolnih testov za merjenje informacijske varnosti. Zato je ključnega pomena, da so vodje poslovnih procesov tudi člani Varnostnega foruma. Optimizirani proces na peti ravni zrelosti pa je najboljši možni proces pri danih človeških virih in finančnih sredstvih v obstoječem poslovnem okolju.

Uporaba modela P-CMM

Postopno dvigovanje dosežene ravni CMMI v podjetju dosegamo z učinkovitim izvajanjem štirih procesov s področja upravljanja človeških virov po modelu stopenj razvoja sposobnosti upravljanja človeških virov (P-CMM):

1. razvoj individualnih sposobnosti,
2. oblikovanje delovnih skupin in kulture,
3. motivacija in upravljanje učinkovitosti,
4. razvoj kadrov.

Sklep

Z uporabo modela CMMI na SŽ združujemo tradicionalno ločene organizacijske funkcije, določamo cilje in prioritete za izboljšanje procesov, izdelujemo usmeritve za kakovost procesov ter določamo referenčne točke za oceno obstoječih procesov in strateških projektov na ravni podjetja. Matrika CMMI pa nam rabi kot poslovni kompas, s katerim lahko v vsakem trenutku določimo, kje se nahajamo in v katero smer bomo napredovali.

Viri:

- <http://www.slo-zeleznice.si/podjetje/onas/revijanovaproga>
- <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>

Enodnevni izleti z vlakom

Zanimivosti ob dolenjski progi

Čeprav je dolenjska proga nekoč videla lepše čase, še ni za staro šaro. Ob progi je veliko zanimivih izletniških točk, krajev in znamenitosti.

Dolenjska proga od Ljubljane do Metlike je bila dokončana leta 1914, dva meseca pred začetkom prve svetovne vojne in 21 let od odprtja proge med Ljubljano in Kočevjem. Proga se od Barja vzpne na Grosupeljsko polje, potem pa vijuga med hribi, kjer se sreča z reko Temenico. Po nekaj skupnih kilometrih se spusti v Novo mesto, nato pa se začne vzpenjati. Hriba pred Semičem ni bilo mogoče premagati, zato so skozenj zvrtili skoraj dva kilometra dolg predor, ki je najdaljši enotirni predor v Sloveniji. Po predoru se nam odpre razgled na Belo Krajino oziroma slovensko Kalifornijo, kakor ji pravijo Belokranjci. Proga se nato spusti še do Črnomlja in Metlike.

Magdalenska gora

Med Šmarjem - Sap in Grosupljem, na Magdalenski gori, je eno najstarejših arheoloških najdišč v Sloveniji, ki sega v železno dobo. Izlet začne-

mo v Grosupljem. Nekaj časa hodimo po glavni cesti proti Ljubljani, mimo »Stare pošte«, postojanke iz časa Marije Terezije na poti z Dunaja v Karlovac. Nadaljujemo mimo Cikave do odcepa desno za Paradišče. Prečkamo avtocesto, po 160 metrih obrnemo desno v vas, po 260 metrih zopet na desno po makadamski cesti med hišami ter po 270 metrih na levo. Čaka nas še 670 metrov vzpona do Cerkve na Magdalenski gori. Na goro je speljana arheološka učna pot, dolga dva kilometra, z osmimi informacijskimi točkami. Videli bomo gomile – prazgodovinske grobove, v katerih so našli veliko starega nakita, orožja in drugih predmetov. Nekaj predmetov je razstavljenih v muzejih v Grosuplju, Ljubljani, na Dunaju in na Harvardu v ZDA.

Vračamo se lahko skozi Zgornjo Slivnico do glavne ceste. Tam obrnemo levo, navzdol proti Šmarju-Sap. Do železniške postaje je 2,1 kilometra. Vse skupaj prehodimo približno osem kilometrov in 250 metrov nadmorske višine.

Mesto Louisa Adamiča

V gradu v Prapročah (Lichtenberg), nekaj več kot dva kilometra od železniške postaje Grosuplje proti vzhodu, se je leta 1898 rodil znani slovenski in ameriški pisatelj Louis Adamič. Kot 14-letni fant je Alojz Adamič pobegnil od doma in odšel v ZDA. Tam je kmalu začel pisati in objavljati v ameriških časopisih. Največ je pisal o izseljencih in njihovih težavah. V gradu je danes urejena pisateljeva spominska soba.

Če se sprehodimo še slabe tri kilometre do vasi Veliko Mlače-

vo, najdemo ruševine gradu Boštanj (nemško Weissenstein), ki so ga zgradili Lambergi v 15. stoletju. Grad je zamenjal nekaj lastnikov, leta 1901 pa so ga podedovali Lazzarinjevi. Med drugo svetovno vojno so grad zažgali partizani, ker je bila tu utrdba italijanskih fašistov. Od gradu so danes ostali le zunanji zidovi in gospodarsko poslopje, kjer je nekoč bila grajska kovačnica.

Izlet začnemo v Grosupljem, končamo pa na železniški postaji Mlačevo. Prehodimo približno šest kilometrov in petdeset metrov višinske razlike.

Speča lepota

Dolina reke Mirne je bila večinoma naravna povezava med Štajersko in Dolenjsko. Obstajajo najdbe iz obdobja pred našim štetjem. Hribovje ob Savi je bilo bogato s premogom, zato je po dolini speljana tudi železnica. Grad Mirna ima bogato in razburljivo zgodovino. Večkrat je bil porušen, zadnjič v 2. svetovni vojni, vendar se je vedno dvignil iz pepela. Pravijo mu tudi »speča lepota«. Največ zaslug za obnovo ima Mirčan Marko Marin, umetnostni zgo-

dovinar in profesor na AGRFT v Ljubljani. Leta 1962 je od občine Trebnje dobil pravico 99 let uporabljati grad in takoj ga je začel obnavljati. Danes je to čudovit grad, katerega obnova še vedno traja. V klepetu z gospodom Marinom čas hitro mine. Pohod začnemo na železniški postaji Mirna, končamo pa v Trebnjem. Med postajama je osem kilometrov, do gradu pa še 1,6 kilometra. Skupaj prehodimo približno enajst kilometrov. Grad Mirna je na hribčku, 50 metrov nad jezercem.

Petnajsti poldnevnik

Zemlja je razdeljena v 24 časovnih pasov, vsak je širok 15 stopinj. Osnovni časovni pas se meri 7,5 stopinje vzhodno in zahodno od poldnevnik 0, ki prehaja skozi Greenwich v Londonu. Poldnevnik 0 je določil Sir George Airy leta 1851. Trideset let pozneje je v Washingtonu, ZDA, bila mednarodna konferenca, na kateri je Greenwichev poldnevnik postal uradni svetovni osnovni poldnevnik. Zanimivo je, da Francozi tega niso hoteli sprejeti, pa so vse do leta 1911 pol-



Cerkva na Magdalenski gori



Grad Praproče rojstna hiša Louisa Adamiča



Relief Slovenije in smer 15. poldnevnika v Vrhtrbnjem

dnevnik 0 določali skozi Pariz. Petnajsti poldnevnik, 15 stopinj vzhodno od Greenwicha je srednji poldnevnik srednjeevropskega časovnega pasu, ki je eno uro pred časom Greenwicha. Ko je pri nas ura 12.00, je v Londonu 11.00. Petnajsti poldnevnik prehaja Slovenijo v bližini Trebnja. V vasi Vrhtrbnje so postavili znamenje, ki kaže na smer tega poldnevnika.

Na postaji Trebnje prečkamo progo in se sprehodimo do Baragovega trga. Tam obrnemo levo do Trebanjskega gradu. Naprej se sprehajamo po Baragovi pohodni poti. Od gradu izberemo cesto na levo proti Odrgi. Takoj za novozgrajenim odsekom avtoceste skrenemo v desno, proti Vrhtrbnjem. V bližini Lovskega doma pridemo do znamenja 15. poldnevnika.

Friderik Baraga je bil misijonar, ki se je rodil v Mali vasi bli-

zu Trebnja, 29. junija 1797. Ko je bil star 34 let, so ga poslali v ZDA, kjer je služil v misijonu pri indijanskem plemenu Ochipua. Posvetil se je povezovanju tega plemena s priseljenci in napisal je slovar angleško-indijanskega jezika. Po tem je zaslovel po vsem svetu.

Hodili bomo okrog sedem kilometrov, vas Vrhtrbnje pa je 250 metrov višje od izhodišča poti.

Zijalo – drugi izvir Temenice

Reka Temenica je najdaljša dolenska ponikalnica, ki dvakrat ponikne in se vrne na površje. Izvira v zasavskih hribih pri Litiji, vijuga mimo Trebnjega, dokler ne pride do vasi Ponikve, kjer ponikne v več kraških jamah. Prvič se vrne na površje pri vasi Vrhpeč. Tam je mogočen kraški sistem – Zijalo. Teme-

nica teče nato do vasi Vrhovo, kjer drugič ponikne. Končno se vrne na površje pri vasi Luknja med Stražo in Novim mestom, vendar z novim imenom – Prečna. Kakšen kilometer naprej pa se zlije v Krko.

Z vlakom se odpravimo v Mirno Peč. Poskušamo ujeti trenutek, ko se reka in železnica zblížata. Pokazala se bo na levi strani, ko se vozimo proti Radohovi vasi. Potem jo večkrat prečkamo, zadnjič pred postajo Ponikve. Reka ostane na levi, naenkrat pa struga enostavno zgine. Ko vlak zapelje v predor, se pripravimo na izstop v Mirni Peči. Na postaji prečkamo progo in hodimo po lokalni cesti do Biške vasi. Nadaljujemo še kakšnih 500 metrov po cesti proti Trebnjem. Ko zagledamo smerokaz Jelše, Zijalo, pa gremo na levo. Ko pridemo do konca ceste, ostane le še sto metrov sprehajalne poti med tolmini in izviri Temenice do 35 metrov visoke skale, pod katero je delno raziskana jama – Zijalo. Ob poti so klopi, na katerih se lahko odpočijemo. Od postaje Mirna Peč smo prehodili štiri kilometre. Vrnili se bomo do postaje Ponikve čez vas Vrhpeč, po poti, ki je tudi dolga štiri kilometre. Vse skupaj bomo prehodili osem kilometrov in premagali okrog sto metrov višinske razlike.

DC-3 med koruzo

Bela krajina je po kapitulaciji Italije leta 1943 postala središče osvobodilnega boja v Sloveniji. Čeprav so jo Nemci nekajkrat poskusili zasesti, jim to ni uspelo. Pri Metliki, bolj natančno pri vasi Otok ob Kolpi, so partizani spomladi leta 1944 zgradili priročno letališče. Po nekaterih podatkih so zavezniki od tam prepeljali več kakor 3.500 oseb, od tega 1.500 ranjenih partizanov v bolnišnice v Italiji. Obenem so pripeljali več tisoč ton različne vojaške opreme in hrane. Staro letalo JLA, DC3, so postavili leta 1984 v spomin na vsa partizanska letališča.



DC3 pri vasi Otok pri Metliki

Z vlakom se peljemo v Metliko. Po glavni cesti gremo nato proti mejnemu prehodu, pred njim na krožišču obrnemo desno proti kampu. Po enem kilometru nadaljujemo desno pod železnico do glavne ceste Metlika–Črnomelj. Hodimo do mostu čez Lahinjo, za njim obrnemo levo skozi vas Primožek. Še 1,2 kilometra in na levi zagledamo letalo. Pot je dolga skupaj slabih pet kilometrov. Ko si odpočijemo, se sprehodimo do Kolpe v vasi Otok. Ob vrnitvi bomo hodili do železniške postaje Gradac. Ob Kolpi gremo skozi vasi Zemelj, Podzemelj in Kapljišče. Ne pozabimo poslikati Cerkev Svete Helene in gradu Gradac ob Lahinji. Do postaje Gradac je 5,5 kilometra. Skupaj bomo prehodili nekaj več kakor deset kilometrov, višinska razlika pa je le dvajset metrov.

Z vlakom iz Ljubljane

Na vse izlete se lahko odpravimo z vlakom, ki odhaja iz Ljubljane ob 9.28. Od namembne postaje bomo hodili dve do tri ure. Višinske razlike so majhne, zato je hoja primerna za vso družino. Fotoaparat in kamera sta obvezna pripomočka. Ob poteh je dovolj gostiln, kjer bomo premagali lakoto in žejo. V Ljubljano se vrnemo med šesto in deveto uro zvečer. Vozne rede in cene preverite na www.slo-zeleznice.si.



Zijalo – drugi izvir Temenice

Wales

Po tirih ene najslavnejših železniških prog

Wales morda ni na prvem mestu želja obiskovalcev britanskega otoka. Toda razgibana pokrajina ob jugozahodni obali ponuja marsikaj zanimivega. Najmanjša pokrajina Velike Britanije je nekoč doživljala razcvet na račun bogatih zalog železove rude. Danes igra pomembnejšo vlogo turizem. Ena izmed posebnih privlačnosti Walesa so ohranjeni odseki ozkotirnih železnic, ki skupaj s parnimi lokomotivami in starimi vagoni pomenijo priljubljeno turistično atrakcijo.

Železničarski pionirji

Zapeljati se je mogoče po kar devetih različnih odsekih, od katerih se jih večina nahaja v severnem delu Walesa. Ljubiteljem tovrstnih voženj se splača kupiti (10

GBP) kartico The great little trains of Wales, ki stane deset funtov, z njo pa lahko uveljavljajo 20-odstotni popust na vseh vožnjah (www.greatlittletrainsofwales.co.uk).

Ena izmed najbolj zanimivih prog – Ffestiniog railway – povezuje pristanišče Porthmadog z nekdanjim rudarsko-industrijskim središčem Blaenau Ffestiniog (www.festrail.co.uk). To je obenem ena najstarejših prog na svetu, saj so začeli voziti po njej že daljnega leta 1836. Sprva so vagone vlekli s konji. A le navzgor! Polno naložene vagone s skrilasto kritino so z nahajališč, ležečih v gorah, preprosto spuščali do pristanišča. Poskrbeti je bilo treba le za zanesljiv zavorni sistem. Parne lokomotive so prevzele delo dobrih trideset let pozneje in tod sopihajo že več kakor 140 let. Vse od sredine prejšnjega stoletja prevažajo predvsem turiste.

S hlaponom na pot

Nekaj več kakor dvajset kilometrov vlak s parno lokomotivo prevozi v dobri uri. V tem času je mogoče občudovati gorske vrhove, gozdove in travnike narodnega parka Snowdonia. Proga je speljana skozi več predorov, na enem mestu pa naredi popolno zanko. Spotoma se vlak ustavi na nekaj manjših postajah. Vse po vrsti so zanimive, največ pozornosti pa vseeno vzbuja glavna postaja v Porthmadogu, katere najstarejši deli segajo v leto 1879.

Vlak svojo vožnjo prekine za nekaj časa le na postaji Tan y Bwch. Tu se sreča s kompozicijo, ki pripelje iz nasprotna smeri. Na postaji je vedno živahno, saj mnogi potniki zamenjajo vagone ali pa se odločijo za spoznavanje okolice vasi, vključno z jezerom Llyn Mair. Na končni (ali začetni) po-



Vališanska zastava z rdečim zmajem.



Valičani so pravi strokovnjaki za obnovo starih lokomotiv.



Priprave na vožnjo ...

staji je mogoče pot nadaljevati z običajnim vlakom ali avtobusom. Tako se je mogoče na izhodišče ali domov vrniti z običajnimi prevoznimi sredstvi.

Najatraktivnejša pa je seveda povratna vožnja s starim vlakom po ozkotirni železnici. Ker v poletnem času vsak dan prevozi progo več kompozicij, je mogoče vožnjo z vlakom enostavno kombinirati z izleti v okoliško naravo.

Valižanski ljubitelji parnih lokomotiv

Tako kot drugod po Veliki Britaniji, tudi v Porthmadogu ohranjajo staro železniško progo in vlakovne kompozicije predvsem s pomočjo prostovoljnega dela. Precej sredstev dobijo iz različnih virov, tudi od loterije, toda brez prostovoljnega dela bi parne lokomotive verjetno že davno obstale. Podjetje Rheilffordd-Ffestiniog Railway ima v svoji bogati zbirki vlakovnih kompozicij številne zanimive primerke. V svoji lasti imajo delujočo najstarejšo parno lokomotivo na svetu, imenovano Prince. Med drugim so prav za to progo, leta 1869, naredili prve parne lokomotive z dvema motorjema – fairlie, poimenovana po konstruktorju Robertu Fairlieju. Te lokomotive so bile veliko močnejše in učinkovitejše od svojih predhodnic. Obnovili so nekaj izvirnih lokomotiv, po starih načrtih pa so naredili še dve novi. Tovrstne lokomotive so prepoznavne po dveh dimnikih, po enem na vsakem koncu.

Železničarsko podjetje Rheilffordd-Ffestiniog Railway je bilo ves čas med najbolj naprednimi na svetu. Bili so prvi, ki so začeli prevažati potnike. Leta 1872 so kot prvi v Veliki Britaniji uvedli vagone, narejene iz pločevine. Skrbeli pa so tudi za razvoj varnostnih sistemov na vlakovnih kompozicijah. V drugi polovici 19. stoletja so uspešno železniško povezavo hodili proučevati z vseh koncev Evrope ter celo iz Amerike,

Indije in Mehike. Tako se je ozkotirna železnica uveljavila tudi drugod po svetu. Še posebno v ZDA, kjer so položili več kakor 30.000 kilometrov tovrstnih tirov.

Dolgotrajna obnova

Pred drugo svetovno vojno so progo ukinili, ponovno pa so jo oživili leta 1955. Za začetek so obnovili lokomotivo Prince in dva vagona. S tem vlakom so sprva vozili turiste po le dobra dva kilometra dolgi progi. Za obnove celotnega dela proge pa je bilo potrebnega veliko več časa in denarja. Nekdanjo železničarsko traso je namreč ponekod preplavila voda umetnega jezera, zato so morali tire položiti na novo. S pomočjo donatorjev in velikega števila zanesenjakov, ki so pomagali s prostovoljnim delom, jim je uspelo progo obnoviti.

Leta 1982 je prvi vlak po ozkotirni železnici zopet pripeljal v Blaenau Ffestiniog. S tem je postala železnica ena največjih turističnih atrakcij Walesa. Zaradi povečanega zanimanja so morali poskrbeti za nove lokomotive in vagona. Nekaj so jih obnovili, nekaj pa so jih morali narediti na novo. Seveda po starih načrtih. Tako so za svoje kompozicije naredili vagona z restavracijo in razgledne vagona brez oken. Izdelava ter obnavljanje vagonov in lokomotiv običajno poteka v delavnicah podjetja v Boston Lodgu. Mehaniki in drugi strokovnjaki, ki delajo tu, so postali znani daleč naokoli. Zato danes dobivajo mnogo naročil tudi iz drugih podjetij, ki skrbijo za ohranjanje muzejskih vlakov. Tako je Rheilffordd-Ffestiniog Railway še danes eno izmed vodilnih železničarskih podjetij na svojem področju.

Rheilffordd-Ffestiniog Railway skrbi še za eno atraktivno staro železničarsko povezavo, imenovano Visokogorska velška železnica. Ta je še daljša od proge Ffestiniog, ravno tako pa se nahaja v narodnem parku Snowdonia.



Postanek za obnove zalag vode.

Dežela rdečega zmaja in vojakov

Valižani so ponosni na svoj simbol – rdečega zmaja. Vidiš ga vsepovsod, tako na valižanski zastavi kot na raznolikih spominkih. Zmaja imajo v svojem logotipu tudi lastniki železnice Rheilffordd-Ffestiniog. Zmaj je za domačine znak suverenosti. Boj med rdečim in belim zmajem, kjer zmaga rdeči, je prispodoba zmage Keltov nad Anglosaksonci. Leta 1536 sta se Wales in Anglija združila. Anglosaksonci so klicali prvotne prebivalce Britanije Wealeas (tujci) in od tod ime za Wales, medtem ko Valižani sebe imenujejo **compatriots** – vojaki, pokrajino pa Cymru – dežela vojakov.



Ena izmed številnih delujočih parnih lokomotiv na progi Ffestiniog.



Srečanje na postaji Tan y Bwch.



Porthmadog je prav zanimivo mesto za krajši postanek.

Muzejska lokomotiva 361-106 v Ilirski Bistrici

Vsak kraj ali občina kaže odnos do zgodovine in še posebej do tehniške kulturne dediščine. Na pobudo mladih zanesenjakov, ki so doma iz občine Ilirska Bistrica in ki so jim lokomotive in drugi železniški zgodovinski predmeti še posebej blizu, je stekla akcija za postavitve muzejske lokomotive na železniški postaji v Ilirski Bistrici. Vodi jih spoznanje, da je zgraditev Južne železnice močno zaznamovala življenje ob njej ter prispevala k napredku naših krajev ob železnici. Razvijanje pozitivnega odnosa do tehniške kulturne dediščine in povečanje zanimivosti krajev oz. obogatitev turistične ponudbe sta tudi ključna razloga za postavitve muzejskih eksponatov, ki so povezani z železnico.

Železniška proga med Pivko in Reko je bila zgrajena in predana v promet v času Avstro-Ogrske, pred 137 leti, 25. junija 1873. Ključno vlogo pri vleki vlakov so imele parne lokomotive. Ko je to ozemlje po prvi svetovni vojni pripadlo Italiji, so zaradi strateških in političnih razlogov med prvimi elektrificirali progi Trst–Postojna in Pivka–Reka, še preden so elektrificirali progo od Trsta do drugih mest v Italiji. Prvi elektrificirani progi na Slovenskem so predali v promet 21. aprila 1936. Vleko vlakov so poslej opravljale odlične moderne električne lokomotive italijanske vrste 626. Prve so prišle iz tovarn že leta 1927. Ker jih je izdeloval tudi industrialec Ernesto Breda, kar je bilo moč prebrati na tovarniških tablicah, se jih je prijel vzdevek »breda«. Po drugi svetovni vojni, ko je to ozemlje pripadlo Jugoslaviji, je na slovenskih tleh ostalo 17 lokomotiv vrste 626. Jugoslovanske železnice so jim določile serijsko oznako 361. Tako lokomotive kot italijanski električni sistem (3000 V =) so postali temelj in izhodišče za elektrifikacijo slovenskih železnic. Lokomotive serije 361 so z napredujočo elektrifikacijo prišle v uporabo povsod po Sloveniji, pa tudi med Reko in Zagrebom. Vlekle so vse vrste vlakov, proti koncu svoje dobe večidel le tovarne vlake. Iz prometa so jih izločali med letoma 1977 in 1978. V Sloveniji sta ohranjeni dve lokomotivi. Lokomotiva 361-001 stoji pred Centralnimi delavnici mi v Ljubljani, 361-106 pa se pripravlja za



Električna lokomotiva serije 361, znana kot »breda«



Muzejska lokomotiva 361 v Ilirski Bistrici, pred obnovo



Lokomotiva med obnovo

muzejski eksponat in bo stala na železniški postaji Ilirska Bistrica, kjer je nekoč začela svojo kariero.

Zamisel za postavitve »brede« kot muzejskega eksponata v Ilirski Bistrici so sprožili mladi železničarji konec leta 2008. Po oblikovanju iniciativnega odbora, ki ga vodim podpisani, so stekle intenzivnejše priprave. V projekt se je kot prva vključila občina Ilirska Bistrica, ki je že prispevala del sredstev za obnovo lokomotive. Sledili so ji tudi sponzorji iz različnih krajev Slovenije, ki bodo s svojimi sredstvi omogočili dokončanje obnove. Že lani smo začeli urejati železniško postajo Ilirska Bistrica in njeno okolico, zamenjali smo streho na postajnem poslopju in odstranili objekte, ki niso več v uporabi, ter opravili še druga dela. Urediti bo treba še okolico železniške postaje, da bo turistično zanimiva, privlačna, gostom prijazna, domačinom pa v ponos.

S širitvijo iniciativnega odbora smo zbrali tudi več predlogov za predstavitev železniških muzejskih eksponatov. Na postaji je še vedno ohranjen vodni stolp, ki so ga nekoč uporabljali za napajanje parnih lokomotiv z vodo, nadvse pa je zanimiva tudi stara italijanska elektrodinamična signalnovarnostna naprava. Zaznati je tudi zanimanje za knjigo o lokomotivah serije 361.

Preden bomo muzejsko »breda« lahko postavili v Ilirski Bistrici, bo treba opraviti še veliko dela. To bo nedvomno lažje, ko bo v mestu ustanovljeno društvo ljubiteljev železnic. Svoj ustanovni občni zbor bo imelo novembra. Glavni cilj društva bo negovanje tehniške kulturne dediščine, povezane z železnicami, železniškim prometom in domačim okoljem.

DLŽ Ilirska Bistrica vabi v svoje vrste

Vabimo vse ljubitelje železnic, ki jih zanimajo železniška dediščina, zbiranje zgodovinskega gradiva o železnicah, pa tudi sodobne železnice, da se pridružijo Društvu ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica.

Za podrobnejše informacije pokličite na tel. št. 031 516 470, Jadran Možina.

Dolgoletno sodelovanje z Novo progo

Ta prispevek verjetno ne bo moj zadnji v Novi progi. V njem podajam pregled svojega dolgoletnega, plodnega in prijetnega sodelovanja z uredništvom revije. Ko se ozrem nazaj, sem presenečen nad tem, kaj vse se je zgodilo in koliko člankov sem pripravil. Sodeloval sem s številnimi uredniki, novinarji, knjižnico, muzejem, arhivom in drugimi, ki so mi pomagali s podatki, nasveti, usmeritvami. Tudi bralci so se velikokrat name obračali s pohvalami ali kritikami. Kot pri vsakem delu, je bilo tudi nekaj spodrsaljavev, ki smo jih seveda rešili. Vsem se lepo zahvaljujem!

Začetki

Z Novo progo sem se prvič srečal verjetno že okrog leta 1965, ko sem postal štipendist tedanjega TP Postojna. Sicer pa sem se v njej prvič pojavil leta 1976 na fotografiji, ki je bila objavljena v prednovoletni številki 26/76. Med fotografijami starega leta je tudi ena, na kateri sem v vlogi šefa sekcije za vleko Divača delavcem razlagal novi zakon o združenem delu. Leta 1978 so v tretji številki Nove proge tudi objavili dve fotografiji s slovesnosti ob prevzemu nove lokomotive 643-044 na postaji Divača in skupinsko fotografijo s slovesnosti ob ukinitvi parne vleke v Divači. Leta 1981 je novinarka O. M. z mano opravila intervju z naslovom *Okrepčilo in osvežitev iz avtomata*. Med prvimi smo v SV Divača nabavili dva avtomata za tople in hladne napitke, kar je bila v tistem času velika pridobitev za osebje.

Prvi članki

Prvi članek za Novo progo sem napisal leta 1984. Objavljen je bil v št. 14, ki je izšla 30. julija 1984 z naslovom *Gospo-*

darjenje z vagoni. Gospodarjenje z vagoni je sicer večno aktualna in pomembna tema za železniški tovorni promet. Tedaj sem bil pomočnik direktorja za prodajo ŽTO Postojna in članek je obravnaval območje proge Ljubljana-Sežana, kjer je tedaj stalo veliko vlakov in vagonov, ter oskrbo Luke Koper. V času, ko sem delal v ŽTO Postojna, do leta 1989, sem napisal 24 člankov, ki so obravnavali predvsem gospodarjenje, uresničevanje poslovnih načrtov, delo SIS za železniški in luški promet na območju Postojne in Kopra, Luko Koper, prodajne in logistične teme, istrske železnice ipd. Že takrat sem začel proučevati zgodovino, zlasti istrskih prog. Obsežnejša članka sem pripravil leta 1986 ob 110-letnici istrskih železnic in 50-letnici elektro vleke.

Plodno obdobje 1990–2001

Po začetku službovanja v Ljubljani sem začel redno pisati za Novo progo. Od leta 1990 do 2001 sem objavil 113 člankov. Vsi članki so zbrani v Zbirki poljudnih člankov in publicističnih zapisov 1984–2001, ki jo je mogoče dobiti v knjižnici SZ. Leta 1990 sem napisal serijo člankov o Nemških železnicah, naslednje leto sem objavil serijo člankov o marketingu na železnici, v letih 1992 in 1993 pa sklop člankov *Potniški promet ubira novo pot*. Delal sem na delovnem mestu vodje službe za raziskavo trga in nato vodje službe za potniški promet SZ.

Prelomnica je nastopila konec leta 1993. Od takrat sem v skoraj vseh številkah Nove proge redno objavljajl članke, ki spremljajo pot projekta kakovosti. Napisal sem več kakor 80 člankov o vseh pomembnih temah in dogajanjih v projektu kakovosti. Tega smo leta 1997 sklenili s certifikatom kakovosti.

Občasno sem pripravil tudi kakšen članek o drugih temah, kot na primer članek *Desetletje Slovenskih železnic*, ki je bil objavljen v št. 6/2001. Poleg tega sem v zbirki *Tiri in čas* objavil dve knjigi, in sicer leta 1993 *Istrske železnice*, leta 1996 pa *Osamosvojitve Slovenskih železnic*. Novembra 1997 je bila izdana posebna priloga Nove proge o projektu kakovosti in pridobitvi certifikata kakovosti ISO 9001, ki sem jo pripravil s sodelavci, novinarji in tedanjim urednikom.

Zadnje obdobje 2002–2010

Tudi to obdobje je bilo intenzivno. Objavljenih je bilo 88 člankov. Pisal sem še naprej o kakovosti, postopoma pa o sistemu ravnanja z okoljem. Leta 2002 smo namreč certificirali sistem ravnanja z okoljem ISO 14001. Leta 2000 smo prenovili standard kakovosti ISO 9001, zato sem v letih 2002 in 2003 o tem objavil vrsto člankov. Leta 2004 sem začel objavljati sklop 34 člankov *Temeljni pojmi v železniškem prometu*. Gre za nekakšen celovit pregled železniškega prometa, ki bi lahko bil priročnik za vsakega, ki prihaja na železnico v službo. Na kratko in kar se da enostavno predstavi bralcu vse ključne zadeve o železniškem prometu. Članki so bili objavljeni v obdobju več kakor treh let. Hkrati sem pisal tudi o aktualnem dogajanju s področja kakovosti, procesov in okolja.

Konec leta 2007 sem začel nov sklop člankov *Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju*. Doslej je objavljenih 21 člankov. Predstavil sem razne metode, večinoma splošno uporabne. Večjo pozornost sem namenil poslovnim odličnostim po modelu EFQM ter sistemu varnega upravljanja. Objavljene so bile tudi tri moje fotoreportaže.



dr. Josip Orbanic

To je moj 227. prispevek v Novi progi. Teh prispevkov nisem vključeval v svojo bibliografijo COBISS, vendar sem tiste, ki so nastali med letoma 1990 in 2001, objavil v posebni zbirki, ki je v knjižnici SZ. Če bi vse članke objavili v eni knjigi, bi imela več kakor tristo strani velikosti A4.

Pisanje člankov mi je veliko pomenilo. Pisanje sem jemal kot redno nalogo, tako da sem urednikom članke redno pošiljal. Po odzivu bralcev vem, da so jih prebirali, zlasti študenti in dijaki, ki so jih tudi znali uporabiti kot vir informacij za pripravo seminarskih in diplomskih nalog, pa tudi upokojeenci, ki so me večkrat pohvalili, da vztrajno pišem. Tudi drugi bralci so se odzivali, zlasti, če so opazili, da sem kakšne podatke zapisal ne dovolj natančno ali celo narobe. Pomeni, da so moje članke brali, kar je tudi bil namen. S cenzuro nisem imel težav, čeprav nekaj člankov ni bilo objavljenih, nekatere pa sem popravljal.

Zahvaljujem se urednikom, novinarjem, oblikovalcem in lektorici, ki so mi pomagali, da so članki nato bili boljši, kakor sem jih sam pripravil. Tudi bralcem se zahvaljujem za vse pohvale, mnenja, graje in popravke. Upam, da bom še kaj napisal.



Proga se kot nedokončana dvojna osmica vije iz predora v predor in se večkrat vrača na skoraj isto mesto, samo naslednjič nekoliko višje oziroma nižje.



Šarganska osmica

Parni vlak Čiro še sopiha

Veliko zgodb, skoraj neverjetnih o potovanju z ozkotirno železnico so pripovedovali fantje, ki so nekdanj potovali na sluzenje v JNA prek Beograda v osrednjo Bosno. Ko sedaj povežem vse te skoraj nemogoče pripovedi o tem, kako so skakali z vlaka, ga nato počakali na naslednji serpentini, pa ugotovim, da je večina pripovedovala o nekdanjem parnem vlaku, imenovanem Čiro, in o tem, kako se je vrtel v osmici in premagoval višino na strmi progi prek planine Šargan.

Ozkotirno železnico, ki bi povezala Beograd z osrednjo Srbijo, Sarajevom in po dolini Neretve z morjem, je že leta 1916 začela graditi Avstro-Ogrska, ki je takrat okupirala Srbijo. Po prvi svetovni vojni je gradnjo nadaljevala velika srb-ska delniška družba, vendar je



Vstopna postaja Mokra Gora je urejena kot v najlepših časih obratovanja Čira.

bil zalogaj za tako obsežen projekt prevelik za zasebni kapital. Gradnjo je prevzela država in jo leta 1925 dokončala.

Na delu proge med Užicami v Srbiji in Višegradom v Bosni, med Taro in Šarganskim prehodom na Zlatiboru, je bila za železnico največja naravna ovi-

ra planina Šargan. Tam se je železniška proga morala na zelo kratki razdalji 3.500 metrov zračne linije dvigniti za tristo metrov. To pa je za železnice, ki premagujejo vzpon največ do 30 metrov višinske razlike na kilometer prevožene poti, praktično nemogoče.

Na petnajstih kilometrih ozkotirne proge, ki se v obliki dvojne osmice dvigne za celih tristo metrov, so morali zgraditi devetnajst predorov skupne dolžine več kot 5.500 metrov. Najdaljši je Šarganski predor, ki je dolg 1660,80 metra. Zahtevna je bila tudi gradnja petih mostov, številnih usekov in nasipov.

Zanimiva je zgodba o železniški postaji Jatara, na kateri ni v vseh petdesetih letih obratovanja železnice niti en potnik vstopil ali izstopil. Zgraditi pa so jo morali zato, da so omogočili križanje vlakov in tako pridobili večjo pretočnost proge, ki bila je pred drugo svetovno vojno in v povojnem obdobju pomembna povezava Srbije z Bosno in Jadranskim morjem.

Dandanes si skorajda ne moremo predstavljati, da je potovanje od beograjske Čukarice do Ploč oziroma Dubrovnika trajalo kar dva dni in dve noči, ki so jih potniki preživel

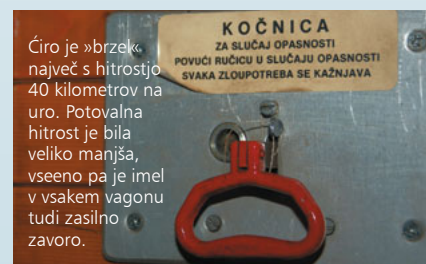


Potniki so se na dolgih potovanjih ogreli kar pri »gašperčku«.

v utesnjenih vagonih počasnega Čira. Leta 1974 so zaradi nerentabilnosti ukinili vse ozkotirne železnice v tedanji Jugoslaviji. Srbske železnice so ta biser zgodovine ozkotirnih železnic obnovile in danes je Čiro pomembna turistična znamenitost Zlatibora.



Na Čiru je bilo vse zelo enostavno, tudi zapiralo za okna.



Čiro je »brzek« največ s hitrostjo 40 kilometrov na uro. Potovalna hitrost je bila veliko manjša, vseeno pa je imel v vsakem vagonu tudi zasilno zavoro.



Kolo, s katerim so pregledovali progo.



Parna lokomotiva je izdelana po nemški licenci v tovarni Đuro Đaković v Slavonskem Brodu



Na železniški postaji Mokra Gora so razstavljene lokomotive, ki so vozile po tej ozkotirni progi.



Kurilnici na postaji Šargan Vitasi za oskrbo lokomotive s premogom in vodo.



Izlet SŽTS

Na Koroškem je »fajn«

Koroška oglašuje svojo turistično ponudbo s sloganom Na Koroškem je fajn. Petinosemdeset železničarjev, članov sindikata SŽTS, se je zato odločilo, da preveri, ali to drži. Devetega oktobra smo se zbrali v Celju in se odpeljali na Koroško. V splavarskem pristanu na Gortini, pri Dravogradu, nas je pričakalo lepo sončno vreme in prijazni splavarji. Za dobrodošlico so nam postregli s šilcem žganja, rženim kruhom in soljo, zato »da preženemo strah«, so se šalili splavarji.

S splavom, ki sprejme do sto potnikov, smo se peljali

od Gortine do Vuzenice in nazaj. Med vožnjo so »flosarski« godci ob zvokih harmonike skrbeli za dobro vzdušje in nam na zanimiv in duhovit način predstavili, kakšno je bilo nekoč splavarstvo v Dravski dolini. Postregli so nam z golažem in polento. Eden izmed izletnikov je bil celo simbolično krščen za flosarja. Vožnja s splavom je sicer trajala dve uri, a minili sta zelo hitro.

Pot nas je nato vodila v Podklanec, na turistično kmetijo Klančnik. Od tu smo se s turističnim vlakcem popeljali na ogled muflonov in damja-

kov, ki se pasejo dva kilometra stran, na ograjenem travniku na hribu. Gospodar Jože nam je razkazal kmetijo, na kateri pridelujejo hrano po ekoloških načelih, in molžo krav, ki pa je prav sodobna, saj uporabljajo robota za molžo. Postregli so nam še z domačimi dobrotami.

Pred odhodom domov smo se prijetno družili v znani gostilni Brančurnik na Prevaljah. Korošci so nas prepričali, da je na Koroškem res »fajn«.

Berta Pucar

Osmi šahovski turnir SŽ

Šestnajstega oktobra smo na osmem turnirju šahovskega cikla za pokal Slovenskih železnic, na katerem je nastopilo 57 igralcev, dobili še sedmega zmagovalca. Lani smo na vsem ciklu imeli »le« tri zmagovalce. Petkrat je to uspelo končnemu zmagovalcu, mednarodnemu mojstru Leonu Maziju, ki pa je letos prvič zmagal »še« na osmem turnirju. S tem se je ponovno vključil v boj za skupno zmago in ubranitev naslo-

va. Tokrat je zmagal po zaslugi dobrega starta, ko je v prvih sedmih kolih tudi sedemkrat zmagal, nato pa je v osmem kolu v razburjivi končnici izgubil proti Fide mojstru Damjanu Plescu, ki se je zaradi porazov proti Metodu Logarju v tretjem kolu in Marjanu Oberču v petem kolu moral zadovoljiti z drugim mestom.

Vodilni v skupnem seštevku Dušan Zorko je doživel tri poraze in osvojil »le« osmo mesto. Poleg prvo in drugo uvrščenega ter Dušana Zorka je v igri za končno prvo mesto še Boštjan Jeran, ki pa je tokrat kar štirikrat izgubil in zasedel zanj »skromno« dvajseto mesto. Da na tokratnem turnirju ne bi bilo neporaženih, je poskrbel Damjan Plesec, ki je v zadnjem kolu premagal do tedaj še edinega, ki ni okusil

grenkobe poraza, Vladimirja Kodriča. Naslednji turnir, na katerem zagotovo še ne bomo dobili končnega zmagovalca, bo 6. novembra.

Vlastimir Đurđević

Vrstni red 8. turnirja: 1. Leon Mazi 7,5 točke, 2. Damjan Plesec, 3. Metod Logar, 4. Jan Župec, vsi 7 točk, 5. Luka Šolmajer, 6. Marjan Oberč, oba 6,5 točke, 7. Vladimir Kodrič, 8. Dušan Zorko, 9. Matjaž Kodela, 10. Bernard Perič, vsi 6 točk.

Skupni vrstni red: 1. Duša Zorko 664 točk, 2. Damjan Plesec 573, 3. Matjaž Kodela 552, 4. Jože Skok 541, 5. Boštjan Jeran 526, 6. Marjan Oberč 510, 7. Vladimir Kodrič 505, 8. Leon Mazi 474, 9. Boris Skok 471, 10. Metod Logar 465.



Damjan Plesec, Leon Mazi in Metod Logar

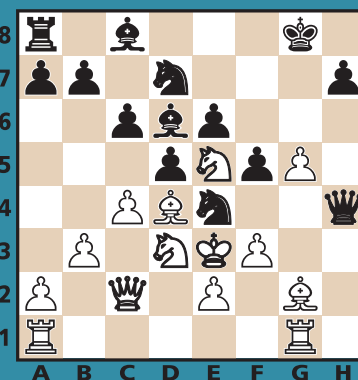
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 17

Beli kralj si je brezskrbno privoščil izlet na sredino šahovnice, toda na potezi je črni, ki na zelo spreten način kaznuje njegov pogum.

Kotov : Bondarevski
(Leningrad, 1936)



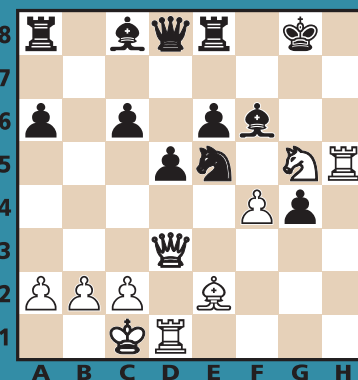
Rešitev:

1. ... f4 2. Sf4: Df2 3. Kd3 Dd4+ 4. Kd4: Lc5+ 5. Kd3 Se5#

Primer 18

Črni ima sicer figuro več, toda pozabil je, da v njegovi bližini ni več vojščakov, ki bi ubranili njegov prestol.

Karaklajić : Nedeljković
(Sombor, 1957)



Rešitev:

1. Th8 Lh8: 2. Dh7+ Kf8 3. Dh8+ Ke7 4. Dg7+ Sf7 (4. ... Kd6 5. Se4#) 5. Df7+ Kd6 6. Se4#



Nekoč dva, danes 170 kilometrov ... ali z vlakom od Radgone do Radkersburga nekoč in danes

Natanko pred 120 leti, oktobra 1890, je tedanja Avstro-Ogrska monarhija v odgovor na dolgoletne prošnje lokalnih oblasti po ukazu cesarja Franca Jožefa zgradila železniško progo od Špilj (Spielfelda) do Radgone (Radkersburga). Ta je bila pet let pozneje podaljšana preko Drave do Ljutomer, po njej pa sta vozila dva para mešanih vlakov na dan.

Z razpadom monarhije po prvi svetovni vojni ter nastankom Kraljevine SHS, pozneje preimenovane v Kraljevino Jugoslavijo, je krak od slovenske Gornje Radgone do Ljutomer, ki je pripadel železnicam Kraljevine SHS, bil odrezan od njenega ostalega omrežja, zato je bil sklenjen z Avstrijo poseben tranzitni sporazum o prevozu vlakov od Šentilja do Ljutomer. Potnike, ki so potovali s temi vlaki, so v Šentilju zaklenili v vagon. Slednjega so odklenili šele po prestopu meje v Gornji Radgoni. Ta, dokaj nemogoč sporazum je bil odpravljen leta 1924 z zgraditvijo proge od Ormoža do Murske Sobote, s tem pa je bil sočasno rešen problem druge odrezane proge na tem koncu, proge Murska Sobota-Hodoš.

Leta 1945 so nemške enote ob umiku iz Jugoslavije, z namenom preprečiti zasledovanje ruskih čet, porušile oba mostova, ki sta povezovala Gornjo Radgono z Radkersburgom, cestnega in železniškega. Cestni most je bil kmalu po vojni obnovljen, železniški pa nikoli več.

Želja po obnovitvi železniške povezave še vedno tli med lokalnimi oblastmi, žal pa razmere, tako finančne kakor tudi sedanji tokovi blagovnega prometa, ne kažejo preveč dobro tej zamisli.

Ta želja je bila izražena tudi v govorih obeh županov ob vožnji posebnega jubilejnega vlaka, ki je v počastitev 120. oziroma 125. obletnice proge popeljal tako ljubitelje železnic, kakor tudi nostalgike, predvsem iz avstrijske Štajerske, od radgonske do radkersburške postaje, seveda ne po stari, dva kilometra dogi trasi, temveč 170 kilometrov naokoli – prek Pragerskega, Maribora in Špilj. Vožnjo je organiziral Organizacijski komite za proslavo 125-letnice radgonske proge, ki so ga pred letom ustanovili ljubitelji železnic iz avstrijske Štajerske ob sodelovanju Slovenskih železnic ter pomoči Društva ljubiteljev železnic iz Celja. Več kot 80 udeležencev je na jubilejno vožnjo, na žalost v deževnem vremenu, popeljal Mercedes 711-019.





Podarite doživetja!

20^{EUR}
DARILNI BON



Slovenske železnice

PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO

- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru.

Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic.

Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani www.slo-zeleznice.si.



Jenbacher Werke je tovarna železniških vozil v mestecu Jenbach na Tirolskem. S proizvodnjo je začela takoj po drugi svetovni vojni. Že leta 1958 je razvila triosno dizelhidravlično lokomotivo za premik DH 400C42, ki se je uveljavila tudi na naših progah. Gre za prvih šest lokomotiv serije 731, ki so jih dobavili tega leta. Proizvodnjo je nato licenčno prevzela tovarna Đuro Đaković v Slavonskem Brodu, ki jih med letoma 1960 in 1965 izdelala 38. Že leta 1962 je tovarna v Jenbachu razvila močnejšo premikalko tipa DH 600 in dve s serijsko oznako 732 dobavila JŽ leta 1964. Proizvodnjo je za jugoslovanske potrebe prav tako prevzel Đuro Đaković, ki jih je med letoma 1969 in 1971 izdelal 75. Mali in veliki »jembahi« bodo ostali dobro zapisani v zgodovini naših vlečnih vozil in v srcih tistih, ki so skrbeli zanje.