

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Slovenske železnice širijo
poslovanje na italijanski trg
Pozitiven poslovni rezultat
Tomaž Schara postal član
upravljalnega odbora CER-a

Razvoj

Tabeljski koridor

Reportaža

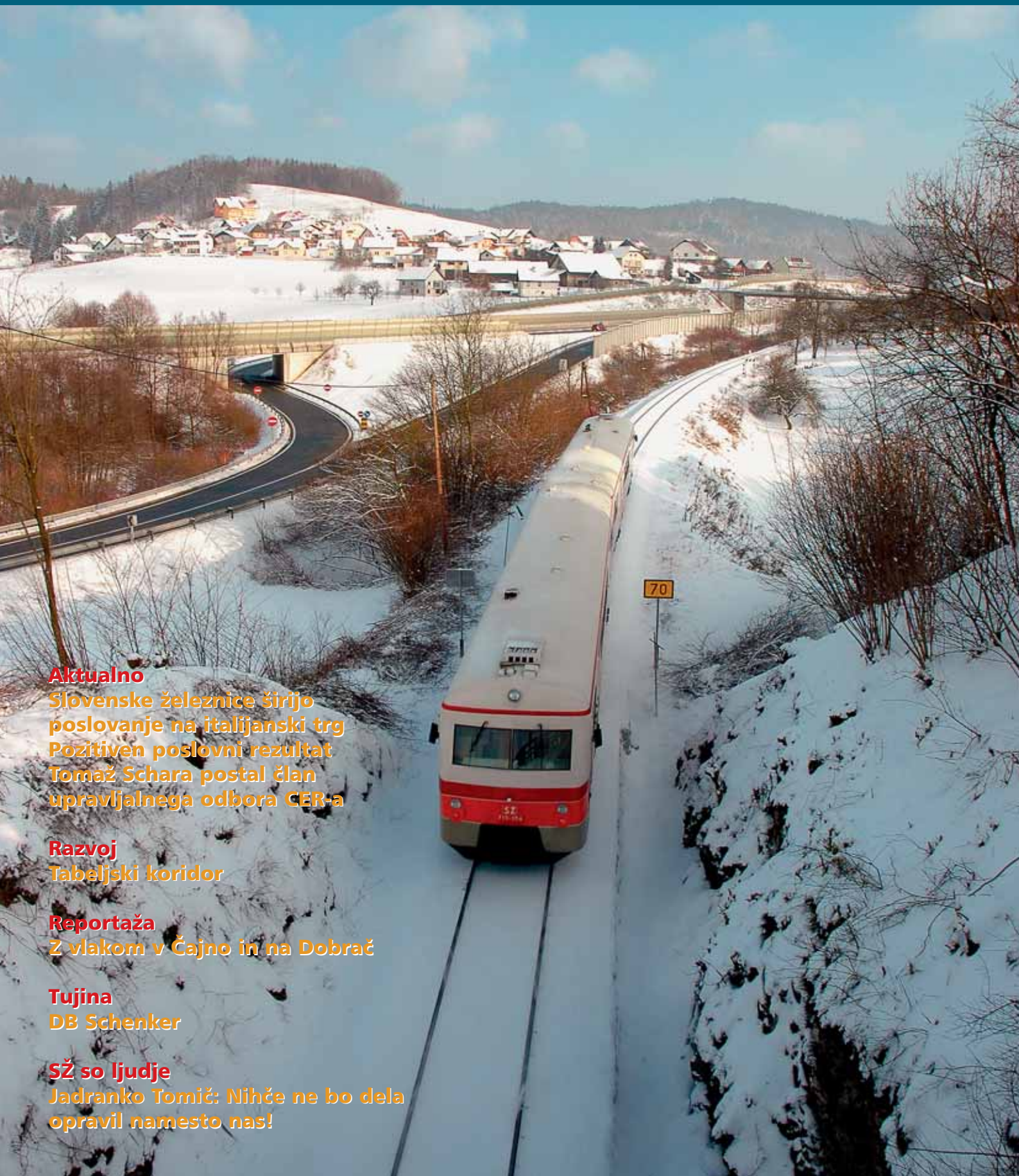
Z vlakom v Čajno in na Dobrač

Tujina

DB Schenker

SŽ so ljudje

Jadranko Tomič: Nihče ne bo dela
opravi namesto nas!





*Ljubljana-Benetke 15 €
Ljubljana-Beograd 25 €
Ljubljana-Budimpešta 29 €
Ljubljana-Dunaj 29 €
Maribor-Dunaj 19 €
Ljubljana-Praga 29 €
Ljubljana- Zürich 29 €*

Število vozovnic je omejeno.

Vsak dan od 14. decembra 2008 do 12. decembra 2009

Z vlakom udobno in poceni!

Vse podrobnejše informacije dobite po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si
www.slo-zeleznice.si

 Slovenske železnice

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • 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 • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: Present, d.o.o. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 27. februarja 2009.



Fotografija je bila posneta blizu postaje Šmarje-Sap.
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Slovenske železnice dejavno širijo poslovanje na italijanski trg

14. januarja smo odprli novo predstavništvo v Vidmu, v Italiji. S tem se Slovenske železnice približujejo svojim največjim italijanskim uporabnikom in severnojadranskim pristaniščem.



Aktualno

Pozitiven poslovni rezultat ob 11-mesečju

Nadzorni svet se je seznanil, da Slovenske železnice d. o. o., in tudi Skupina Slovenske železnice, nimajo izgube in so ustvarile pozitiven poslovni rezultat.



Aktualno

Tomaž Schara postal član upravljalnega odbora CER-a

Imenovanje pomeni možnost bolj neposrednega vpliva na evropsko prometno politiko.



Razvoj

Tabeljski koridor

Tabeljska železniška proga je hitra konkurenčna proga, po kateri bi se lahko v prihodnosti po najbolj pesimistični varianti (če v Sloveniji ne bi pravočasno modernizirali železniške infrastrukture) preusmerili železniški tovor.



Reportaža

Z vlakom v Čajno in na Dobrač

Čajna je postala širše poznana po mednarodnem projektu »Tri roke – Združenje vrtcev Alpe-Jadran«, ki ga sofinancirata Evropska unija in Koroška.



Tujina

DB Schenker

Prvi evropski železniški operater v tovornem prometu.



SŽ so ljudje

Jadranko Tomič: Nihče ne bo dela opravil namesto nas!

Zanimiv pogovor z dolgoletnim članom sveta delavcev Jadrankom Tomičem.



Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

1

Slovenske železnice, d. o. o., in Skupina Slovenske železnice sta v prvih enajstih mesecih leta 2008 poslovali pozitivno, s čistim dobičkom. S tem dejstvom se je seznanil tudi nadzorni svet. Na pozitivni poslovni rezultat kažejo tudi zadnji uradni četrtletni podatki za obdobje januar-september 2008. Skupina Slovenske železnice je v tem obdobju dosegla čisti dobiček v višini 12,2 milijona evrov, Slovenske železnice, d. o. o., pa 10,2 milijona evrov, kar je na ravni preteklega leta.

Slovenske železnice so lani prepeljale 18.976.993 ton tovora, leto prej pa 19.248.496 ton. V zadnjih treh mesecih leta 2008 je bilo prepeljanih 4.634.340 ton, v istem obdobju leta 2007 pa 4.866.348 ton. Za okrog 230 tisoč ton manjša količina prepeljanega tovora v omenjenem obdobju je posledica gospodarske recesije, zmanjšane proizvodnje in podaljšanih kolektivnih dopustov pri uporabnikih naših storitev. V potniškem prometu so Slovenske železnice prepeljale 16.649 tisoč potnikov oziroma 3,3 odstotka več kot leta 2007 in s tem presegle načrt za dva odstotka. Transportni prihodki iz potniškega prometa pa so višji za 5,3 odstotka oziroma pol odstotka nad načrtom za leto 2008.

Slovenske železnice se želijo še bolj približati uporabnikom svojih storitev v tovornem, pa tudi v potniškem prometu, zato so 14. januarja slavnostno odprle novo predstavništvo v Vidmu, v Italiji. Italija je eden od najpomembnejših trgov Slovenskih železnic. Trije milijoni ton blaga, kolikor ga Slovenske železnice na leto v sodelovanju z italijanskimi partnerji prepeljejo iz Italije oziroma v njeni smeri, sestavljajo v strukturi mednarodnega prometa Slovenskih železnic 15 odstotkov in pomenijo drugo mesto po velikosti deleža. Vodja predstavništva v Vidmu Andrej Skvarča je povedal, da smo se za predstavništvo v tem mestu odločili, ker želimo izrabiti potenciala, ki jih vidimo v tesnejšem sodelovanju s severnojadranskimi pristanišči ter s terminali v tem delu Italije.

Dvaindvajsetega januarja so Slovenske železnice organizirale srečanje za poslovne partnerje v okviru predstavništva na Dunaju. Udeležili so se ga poslovni partnerji iz Avstrije, Nemčije, Češke ..., s katerimi smo se pogovarjali o preteklem sodelovanju in seveda tudi o tem, kaj bi lahko storili še bolje. V prometu z Avstrijo prepeljemo šest milijonov ton blaga, kar s 30 odstotki v strukturi mednarodnega prometa Slovenskih železnic pomeni največji delež.

Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je bil na generalni skupščini Skupnosti evropskih železnic (CER) 21. januarja v Bruslju imenovan za člana štirinajstčlanskega upravljalnega odbora CER-a. CER je eno najpomembnejših mednarodnih nedobičkonosnih združenj, ki s svojo močjo in članstvom vseh evropskih železnic pomembno vpliva na razvoj železnic in železniškega prometa v Evropski uniji in zunaj njenih meja. Generalni direktor si je kot priznani slovenski poklicni menedžer - bil je tudi podjetnik Slovenije leta 1993 - po vsega enim letu vodenja Slovenskih železnic prislužil pomembno evropsko nominacijo in imenovanje na pomembno mesto upravljalnega odbora združenja CER.

SŽ – Centralne delavnice Ljubljana so se z družbo Siemens AG dogovarjale o nakupu stoo odstotnega deleža v STS. Dejavnosti so potekale od junija 2008 in so se z vidika nakupa neuspešno končale v sredini januarja 2009. V tem času je bil v STS opravljen skrbni pregled, vrednotenje podjetja, preanalizirane možnosti pridobitve dodatnih naročil in na podlagi tega pripravljen poslovni načrt za naslednja tri leta. Pokazalo se je, da podjetje sicer razpolaga z znanjem in izkušnjami, vendar pa ima premalo lastnih dovoljenj in licenc, pa tudi strojev in naprav za samostojno proizvodnjo železniških vozil. Hkrati s temi ugotovitvami pa je postalo tudi jasno, da je gospodarska kriza zmanjšala povpraševanje po novih vozilih, na drugi strani pa SŽ – CD v tem trenutku ne vidijo nikakršnih možnosti investiranja v nove licence in proizvodne linije.

Vlada Republike Slovenije je na seji 5. februarja odločala o članih nadzornega sveta Slovenskih železnic, ki zastopajo državo. Člani novega nadzornega sveta, zeleno luč jim je dal tudi vladni kadrovsko-akreditacijski svet (KAS), so postali Bojan Brank, dr. Andrej Godec, Borut Meh, Branka Neffat, Aleš Tavčar in dr. Peter Kraljič. Na prvi seji bodo izbrali predsednika nadzornega sveta.

Slovenske železnice dejavno širijo poslovanje na italijanski trg



Odprtje predstavništva v Vidmu. Na fotografiji, z leve proti desni, vodja predstavništva v Vidmu Andrej Skvarča, vodja službe za organizacijsko komuniciranje mag. Tanja Rotovnik, generalni direktor Slovenskih železnic, d. o. o., Tomaž Schara, in sodelavka predstavništva v Vidmu Alida Pavšič.

Slovenske železnice se želijo še bolj približati uporabnikom svojih storitev v tovarnem, pa tudi v potniškem prometu, zato so 14. januarja slavnostno odprle novo predstavništvo v Vidmu, v Italiji. S tem se Slovenske železnice približujejo svojim največjim italijanskim uporabnikom in severnojadranskim pristaniščem.

Italija je eden od najpomembnejših trgov Slovenskih železnic. Trije milijoni ton blaga, kolikor ga Slovenske železnice

na leto v sodelovanju z italijanskimi partnerji prepeljejo iz Italije oziroma v njeni smeri, sestavljajo v strukturi mednarodnega prometa Slovenskih železnic 15 odstotkov in pomenijo drugo mesto po velikosti deleža. Sedanji najmočnejši ponor blaga so regije severne Italije. Slovenske železnice ocenjujejo, da bo mogoče omenjeni delež še povečati, predvsem s celovitostjo ponudbe njihovih logističnih storitev, pri čemer ne gre le za transport in distribucijo

tovora, temveč tudi za dopolnitev ponudbe z informacijskimi in finančnimi storitvami. Pri tem je pomembno tudi skrajšanje časa potovanja zaradi uspešne vpeljave interoperabilnih lokomotiv Slovenskih in Italijanskih železnic pred dobrimi petimi leti med Ljubljano in Cervignanom. Takrat je bila to zelo odmevna, pogumna poteza, in predvideno je, da se bodo letos v promet med Italijo in Slovenijo ter nazaj vključile nove večsistemske lokomotive Slovenskih železnic.

Tomaž Schara, generalni direktor Slovenskih železnic, d. o. o.: »Naš cilj je z železniškimi storitvami v konvencionalnem in intermodalnem prometu povezati trge od Italije do Madžarske, Ukrajine in Rusije ter trge v Jugovzhodni Evropi, vključno s Turčijo. V kombiniranem oziroma intermodalnem prometu, ki ima oznako okolju najprijaznejšega in optimalnega načina prevoza, smo razvili koncept Gateway Slovenija, kar pomeni ponudbo shuttle in block vlakov med terminalom v Ljubljani ter terminali v Italiji, na Madžarskem, v Srbiji in Turčiji. Koncept je s projektom Singer podprla tudi Evropska komisija. Želja je, da bi med Slovenijo in Italijo okrepili tudi potniški promet. Z italijanskimi železnicami proučujemo možnost ponovne vpeljave vlakov med Ljubljano, Trstom in Benetkami, ter med Novo Gorico in Gorico. V vlogi upravljavca železniške infrastrukture se srečujemo in skupaj z RFI sodelujemo na evropskih projektih, kot je to vgradnja naprav ERTMS/ETCS na evropskem koridorju D, ki teče med Lyonom, Torinom, Ljubljano in Budimpešto. Hkrati sodelujemo tudi na TEN-T evropskem prednostnem projektu številka 6, katerega del je čezmejni odsek med Trstom in Divačo.«

Andrej Skvarča, vodja predstavništva v Vidmu: »Za predstavništvo v Vidmu smo se odločili, ker želimo izrabiti potenci-



Goste so prijazno sprejele hostese v uniformi Slovenskih železnic.

ale, ki jih vidimo v tesnejšem sodelovanju s severnojadransko pristanišči, kakor tudi s terminali v tem delu Italije. Letos želimo v promet med Italijo in Slovenijo vključiti tudi naše večsistemske lokomotive, skupaj z italijanskimi partnerji želimo kupcem ponuditi kompletne transportne storitve, predvsem v in iz smeri Vzhodne Evrope (Madžarske, Rusije, Ukrajine), Balkana ter Turčije. To so države, s katerimi imamo utrjene poslovne povezave, prav tako

pa imamo tam tudi svoja predstavništva.«

Slovesnega odprtja predstavništva Slovenskih železnic se je udeležilo okrog osemdeset pomembnih gostov, med njimi tudi Fabio Consolo, direktor prodaje na TI iz Rima, Dragan Valenčič, župan občine Šempeter-Vrtojba, Maria Grazia Santoro, podžupanja Vidma in članica odbora za urbanizem ter Guido Germano iz Gorice. Pomembni gostje so bili tudi direktorji italijanskih podjetij,

s katerimi Slovenske železnice sodelujejo, med njimi direktor Cetala, enega večjih podjetij v sklopu pristanišča Tržič, Sergio Penso, direktor podjetja Eurofer iz Benetk Massimiliano Delindeg, direktor podjetja East Rail iz Trsta Fabio Giberna, predsednik uprave družbe Fantoni Tulio Brata in drugi.

Slavnostni dogodek je popestrila tudi priznana slovenska pevka Tinkara Kovač, ki je predvsem italijanski del občinstva opazno

navdušila, tudi s petjem v furlanščini, jeziku, ki ga govorijo prav na tem območju. Za Novo progno je povedala: »Vesela sem, da se Slovenske železnice širijo s svojim poslovanjem. Takoj po drugi svetovni vojni je moj dedek delal kot kurjač na Slovenskih železnica; v tistih časih je bilo to zelo trdo delo. Zato verjamem, da bi bil danes vesel, ko tukaj praznujemo ta lepi dogodek, tako kot sem jaz danes, ko skupaj z vami začenjam to veliko potovanje.«



Slavnostni dogodek je popestrila priznana slovenska pevka Tinkara Kovač, ki tudi sama nastopa v Italiji. Po eni izmed pesmi je povedala: "Zapela sem pesem Veter z juga, ki opeva tematiko Lepe Vide. To je motiv iz slovenske literature v obdobju romantike. Če je takrat lepo Vido odpeljalo morje in barka, naj jo danes odpelje vlak!"

Tovorni promet

Slovenske železnice so lani prepeljale 18.976.993 ton tovora, leto prej pa 19.248.496 ton. V zadnjih treh mesecih leta 2008 je bilo preplanih 4.634.340 ton, v istem obdobju leta 2007 pa 4.866.348 ton. Za okoli 230 tisoč ton manjša količina prepljanega tovora v omenjenem obdobju je posledica gospodarske recesije, zmanjšane proizvodnje in podaljšanih kolektivnih

dopustov pri uporabnikih naših storitev.

Slovenske železnice svoje zmogljivosti v tovarnem prometu sproti prilagajajo potrebam uporabnikov, ob tem pa si z dejavnim trženjem prizadevajo na tire pridobiti čim več tovora. Negativna gibanja v zadnjem obdobju niso povezana z morebitno novo konkurenco na tirih, temveč s svetovno gospodarsko krizo.

Slovenske železnice namreč kar okrog 90 odstotkov tovora preplajo v mednarodnem prometu, in zato je tudi njihovo poslovanje odvisno od stanja na svetovnem trgu. V tem trenutku so največji konkurent cestni prevozniki. Pri enakopravnem konkuriranju cestnim prevoznikom pa Slovenske železnice ovira slabo stanje javne železniške infrastrukture, v katero bi bilo treba

v prihodnje nujno vlagati. Slovenske železnice so začasno, za prvo trimesečje leta, prilagodile svoje zmogljivosti v tovarnem prometu. Napoved poslovanja je tudi za Slovenske železnice precej odvisna od globine in širine svetovne gospodarske krize, ki nas je doletela in ki je ne zna napovedati nihče. Dogajanje na trgu budno spremljamo in sproti sprejemamo interventne ukrepe.



FOTO: Žan Kofol

Pozitiven poslovni rezultat ob 11-mesečju

Nadzorni svet Slovenskih železnic (NS) je na svoji 31. seji, 22. januarja, obravnaval podatke o poslovanju za obdobje januar–november 2008, ter splošne tematike o poslovanju. Uradni podatki o poslovanju za vse leto 2008 bodo načeloma znani konec februarja. NS se je seznanil, da v 11-mesečju Slovenske železnice, d. o. o., in tudi Skupina Slovenske železnice, nimajo izgube in so ustvarile pozitiven poslovni rezultat. »Veseli me, da se je nadzorni svet sestel s poslovodstvom in se seznanil s stanjem poslovanja ter aktualnimi temami, ki so v javnosti sprožile veliko vprašanj. Današnja seja ni bila redna kvartalna seja, podatki o poslovanju za poslovno leto 2008 bodo tako načeloma znani v roku dveh mesecev po končanem kvartalu,« je po seji nadzornega sveta dejal

Tomaž Schara, generalni direktor Slovenskih železnic.

Zadnji uradni podatki o poslovanju so za obdobje januar–september 2008, ko je skupina Slovenske železnice dosegla čisti dobiček v višini 12,2 milijona evrov, družba Slovenske železnice, d. o. o., pa 10,2 milijona evrov, kar je na ravni preteklega leta. Ta znesek ne vključuje plačila opravljenih storitev iz naslova potniškega prometa v obsegu, ki je bil naročen s strani vlade (to je približno devet mio evrov), za kar je storitev (s strani Slovenskih železnic) bila opravljena in stroški obračunani. Transportni prihodki, ki sta jih na domačem in tujem trgu dosegla tovarni in potniški promet, skupaj v višini 125,5 milijona evrov so glede na primerljivo lansko obdobje večji za 4,0 odstotka.

Tovarni promet je povečal prihodke za 3,5 odstotka

Tovarni promet z doseženimi transportnimi prihodki v višini 99,9 milijona evrov, kar je za 3,5 odstotka več kot v predhodnem letu, je prispeval največji del k skupnim poslovnim prihodkom družbe, ki so v tem obdobju znašali 285,5 milijona evrov. Načrt za tovarni promet v letu 2008 ni upošteval visokih stroškov energije, uporabnine, amortizacije in stroškov financiranja, kar je tudi glavni razlog za slabše rezultate in za nedoseganje načrta.

Potniški promet je prepeljal za 5,1 odstotka več potnikov

V potniškem prometu smo prepeljali za 5,1 odstotka več potnikov in opravili za 6,4 odstotka več potniških kilometrov, transportni prihodki so znašali 25,6 milijona evrov, kar je za 6,1 odstotka več kot v predhodnem letu. Izguba v potniškem prometu je rezultat primanjkljaja nadomestil za opravljanje obvezne gospodarske javne službe. Dobiček je bil ustvarjen v dejavnosti Nepremičnine in Infrastruktura, kar je bilo predvideno tudi z načrtom.

V tem obdobju nam je uspelo zmanjšati stanje kreditov z 253 milijonov evrov, kolikor so znašali konec leta 2007, na 248,4 milijona evrov konec septembra 2008. Konec septembra 2008 je primanjkljaj dolgoročnih virov znašal 44,3 milijona evrov in je za 15,4 milijona evrov manjši glede na konec leta 2007, kar pomeni izboljšanje finančnega ravnotežja. Kapital družbe se je povečal za 27,6 milijona evrov.

Izplačilo plač iz naslova doseganja boljših poslovnih rezultatov

Izplačila plač iz naslova doseganja boljših poslovnih rezultatov (proračuna delovne uspešnosti) so pogodbeni obveznosti do zaposlenih in so bila izplačila v skladu z zakonom. Slovenske železnice (SŽ) vse svoje pogodbeni obveznosti do zaposlenih - plače, regrese, povračila stroškov v zvezi z delom, kot so prevoz na delo, prehrana med delom in drugo, izvajajo v roku in obsegu, ki so v skladu s sprejetimi pogodbami. Neizplačilo teh obveznosti bi pomenilo kršitev pogodb. Tega izplačila pa niso prejeli vsi zaposleni - niso ga prejeli zaposleni na vseh štirih vodstvenih ravneh.

Uveljavitev novih predpisov s področja varnosti železniškega prometa

SŽ so na nove predpise s področja varnosti železniškega prometa, ki jih je določila vlada, podale strokovne komentarje. Ne glede na neupoštevanje določenih predlaganih popravkov so SŽ te predpise upoštevale in bile nanje pripravljene v roku. V ta projekt so SŽ vložile okrog dva milijona evrov, šolale približno pet tisoč zaposlenih, pridobile vse ustrezne certifikate in tudi obnovile vse potrebne certifikate za vožnjo. Promet tako poteka v skladu z vsemi predpisi in določili predpisih in varno.

Interna revizija

Leta 2008 se je pod vodstvom novega generalnega direktorja vzpostavila interna revizija, ki

Slovenske železnice med najpomembnejšimi podjetji v Sloveniji

Uredništvo revije Manager+ je v zadnji izdaji revije zbralo podatke o najpomembnejših slovenskih podjetjih glede na različna merila o njihovem poslovanju. Pri tem so povzeli podatke z lestvic, ki so jih sestavljali pri poslovnem dnevniku Finance in pri največjem slovenskem dnevnem časniku, Delu. Slovenske železnice, d.o.o. in skupina Slovenske železnice se pojavljata na vseh lestvicah najpomembnejših slovenskih podjetij oziroma poslovnih skupin. Med največjimi poslovnimi skupinami in podjetji v Sloveniji se je skupina Slovenske železnice na podlagi šestih kazalnikov časnika Finance uvrstila na 13. mesto, same Slovenske železnice pa so na lestvici največjih slovenskih podjetij leta 2007 celo na 11. mestu. Na lestvici najboljših slovenskih podjetij časnika Finance so se Slovenske železnice uvrstile na 35. mesto, na lestvici najuspešnejših poslovnih skupin in podjetij v letu 2007 pa je skupina Slovenske železnice zasedla 19. mesto. Na lestvici največjih izvoznikov leta 2007 časnika Delo pa so Slovenske železnice zasedle 20. mesto. Tudi poslovni tisk torej potrjuje velik pomen Slovenskih železnic kot enega od največjih in najuspešnejših slovenskih podjetij.

je pripeljala do niza možnosti, s katerimi lahko SŽ izboljšajo sistem poslovanja. Kadrovske ekipo so v SŽ sestavili s kompetentnimi zaposlenimi, ki so jih poiskali znotraj podjetja. Prizadevajo si dodati še kakšen posebej za to usposobljen kader, kar je težje uresničljivo, saj so plače menedžmenta SŽ relativno nizke glede na konkurenčne plače za tovrstno delo na trgu.

Večletne pogodbe

Leta 2008 smo pripravili večletne pogodbe o upravljanju v skladu z Zakonom o železniškem prometu, po vzorcu, ki jih predlaga EU in kot jih imajo sprejete v večini Evropskih držav, s katerimi se z vlado dogovorimo za predvideni obseg storitev, ki jih bomo v naslednjih petih letih opravili za RS, tako v potniškem prometu kot tudi pri upravljanju javne železniške infrastrukture. Zaradi medresorskih usklajevanj ti postopki potekajo počasi.

Vgradnja budnikov

Zakon, ki je predpisal vgradnjo budnikov v vozila za posebne namene - to so servisna, vlečna vozila ... - ni vseboval prehodne-

ga obdobja. SŽ so na to opozorile in Ministrstvo je odločbo PIRS kot nezakonito odpravilo in določilo rok 31. december 2008 za vgradnjo budnikov. Inšpektorat pa je izdal plačilne naloge, ker v odločbi, kjer je bilo določeno prehodno obdobje za vgradnjo budnikov, ni bilo zapisano, da je do 31. decembra 2008 dovoljena vožnja omejenih vozil brez budnikov. Šlo je za pomanjkljivost zakona in Slovenske železnice in njihov generalni direktor so prevzele odgovornost in breme napake nase in tudi že plačale vse izdane globe.

Informacija o pripravi poslovnega načrta

Poslovni načrt za leto 2009 je izdelan in bo sprejet oziroma potrjen, ko se dodatno uskladi glede na nastalo svetovno gospodarsko krizo in negotovost njenih razsežnosti. Brez dolgoročnejših sistemskih ukrepov, ki jih sistematično vključujemo skozi programe sprememb v organizaciji, bo težko zagotoviti uspešno poslovanje v naslednjih letih. SŽ ves čas budno spremljajo gospodarske ukrepe vlade RS in jih v svoji poslovni politiki tudi upoštevajo.

Spletna stran o viziji Slovenskih železnic

Strateški načrt skupine Slovenske železnice zastavlja strategijo Slovenskih železnic do leta 2015. Glavni poudarek, ki ga vodstvo daje, je tržna usmerjenost Slovenskih železnic in cele skupine SŽ. Za uporabnike to pomeni več storitev, kot so izposoja koles, brezplačni parkirni prostori in shranjevanje koles, uporaba interneta, povezave z avtobusnim prometom, posebni oddelki za otroke, poslovni oddelki, pestrejša gostinstvo, sodobno opremljena postajališča in podobno. Slovenske železnice pa razvijajo še dodatne zamisli o tem, kakšne rezultate bi lahko v prihodnje prinesli tržni projekti na tirih in ob njih. Del tega je s privlačno animacijo prikazano na minispletni strani www.skupajnatirih.si. Železniška postaja BTC s parkirno hišo, igralnico in hotelom ter mladinski hotel na tirih sta dva od zanimivih prikazanih projektov. Z njimi bi naše storitve lahko naredili bolj zanimive in zabavne ter predvsem privlačne za sedanje potnike in na železnico pritegnili še nove.



Ob pomembnem imenovanju generalnega direktorja SŽ v upravljalni odbor CER-a so se veselili tudi sodelavci.

Tomaž Schara postal član upravljalnega odbora CER-a

Na generalni skupščini Skupnosti evropskih železnic (CER) 21. januarja v Bruslju je bil generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara imenovan za člana štirinajstčlanskega upravljalnega odbora CER-a. CER je eno najpomembnejših mednarodnih nedobičkonosnih združenj, ki s svojo močjo in članstvom vseh evropskih železnic pomembno vpliva na razvoj železnic in železniškega prometa v Evropski uniji in zunaj njenih meja. Skupnost evropskih železnic (CER) je na generalni skupščini v Bruslju potrdila Tomaža Scharo za člana štirinajstčlanskega upravljalnega odbora CER-a za leti 2009 in 2010, kar je veliko priznanje in potrditev dobrega dela ter dolgoročne vizije razvoja Slovenskih železnic. »Imenovanje predstavnika SŽ za člana upravljalnega odbora CER-a je zelo pomembno, saj pomeni možnost bolj neposrednega vpliva na evropsko prometno politiko,« je ob svojem imenovanju dejal Tomaž Schara.

Generalni direktor si je kot priznani slovenski poklicni menedžer - bil je tudi podjetnik Slovenije leta 1993 - po vsega enem letu vodenja Slovenskih železnic prislužil pomembno evropsko nominacijo in imenovanje na pomembno mesto upravljalnega odbora združenja CER.

Za novega predsednika CER-a je bil za naslednji dve leti imenovan generalni direktor Italijanskih železnic Mauro Moretti, za podpredsednika pa Andrzej Wach, generalni direktor Poljskih železnic. Za novega člana upravljalnega odbora je bil imenovan še generalni

direktor Avstrijskih državnih železnic Peter Klugar.

Novi predsednik CER-a Mauro Moretti je kot prvi poudarek svojega programa postavil dokončanje železniških reform v EU ter uvajanje evropske železniške zakonodaje v vsaki državi članici. Posebej je poudaril tudi pomen zadostnih javnih in zasebnih investicij v železniški sektor, zlasti v obdobju, ko bi povečane investicije lahko pomenile boj proti svetovni recesiji. »Nujno bo treba razjasniti vloge in finance med državo in državnimi železnicami v številnih evropskih državah,« je poudaril Moretti in posebej omenil še nujnost doseganja enakopravnega položaja tako med različnimi vrstami transporta kot znotraj železniškega sektorja. »Le tako bo mogoča poštena in učinkovita tekmovalnost med vsemi udeleženci,« je še poudaril Mauro Moretti.

Združenje CER - The Community of European Railway and Infrastructure Companies (spletna stran www.cer.be) je eno najpomembnejših mednarodnih nedobičkonosnih združenj, ki s svojo močjo in članstvom vseh evropskih železnic pomembno vpliva na razvoj železnic in železniškega prometa v Evropski uniji in zunaj njenih meja. CER kot vodilna evropska železniška organizacija združuje 71 železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture iz držav Evropske unije, držav kandidat, držav Zahodnega Balkana, iz Švice in z Norveške. Sedež ima v Bruslju, sogovorniki CER-a pa so Evropski parlament, Evropska komisija in Svet EU.

Tanja Rotovnik



Vgradnja budnikov na motorna vozila za posebne namene

Zakon o varnosti v železniškem prometu je v 71. členu določil, da morajo biti motorna vozila za posebne namene - servisna, vlečna vozila ... - opremljena z budniki. Slovenske železnice (SŽ) so na podlagi tega takoj začele vgrajevati budnike v vozila za posebne namene, v skladu s točko 1. a 20. člena Zakona o javnem naročanju na vodnem, energetskem, transportnem področju in področju poštinskih storitev (ZJNVETPS - Ur. l. RS št. 128/06, 16/08). V skladu s tem nakup budnikov nikakor ni sporen.

Po ustaljenem postopku so SŽ vseeno preverile ceno za navedeno storitev na primerljivem evropskem trgu za nekatere tipe vozil za posebne namene. Ob primerjavi vseh stroškov, potrebnih za vgradnjo in obratovanje naprave - prevoz vozil do ustrezne delavnice, izdelava projektnih in tehničnih dokumentacij, preskusna vožnja, certificiranje sestavnih delov naprave in vseh postopkov za pridobitev soglasij za vgradnjo -, je bila ponudba SŽ-CD, katerih stoddostni lastnik so SŽ, najugodnejša in je tudi vsebovala vse zahteve.

Treba je poudariti, da je vgradnja budnikov posebna storitev, saj gre za varnostno napravo, ki aktivno posega v zavorni (zračni) in pogonski sklop (sistem) vozila, poleg tega je bilo treba budnik vgraditi v osem konstrukcijsko različno zahtevnih vrst vozil. Glede na specifično vgradnjo in maloserijsko proizvodnjo se cena vgrajenega budnika giblje od 20.600 do 23.900 evrov, odvisno od vrste vozila in zahtevnosti njegove vgradnje. V tej ceni je tako zajeto precej več kot zgolj cena budnika. V skladu z odločbami varnostne-

ga organa, Agencije za železniški promet, so SŽ-CD tudi edine v Republiki Sloveniji in EU, ki imajo pooblastilo varnostnega orga-

ževanje delavcev, nižji so stroški vzdrževanja v življenjski dobi budnikov, imajo že rezervne dele, nižji so stroški dokumentacije.



na za opravljanje vzdrževalnih del za različne vrste motornih vozil za posebne namene, v skladu s Pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil (Ur. l. RS, št. 70/08).

Za izvedbo storitve so bile izbrane SŽ-Centralne delavnice, d. o. o., in sicer iz naslednjih razlogov:

SŽ-CD so specializirano podjetje, namensko ustanovljeno za vzdrževanje železniških vozil, katerih stoddostni lastnik so Slovenske železnice, d. o. o.: SŽ-CD že 40 let vzdržujejo železniška vozila, edine imajo vse potrebne načrte za vsa železniška vozila, ustrezno usposobljene in šolane kadre ter vso potrebno opremo za vzdrževanje.

Tehnično tehnološka enotnost sistema: Velika večina vlečnih vozil, motornih vlakov in vozil za posebne namene ima že vgrajene enake budnike, kot jih je zdaj vgradil SŽ-CD v vozila za posebne namene. To seveda pomeni bistveno manjše stroške, saj ni potrebno dodatno izobra-

Pooblastilo varnostnega organa:

V skladu z odločbami varnostnega organa (Agencije za železniški promet), so SŽ-CD edine v Republiki Sloveniji in EU, ki imajo pooblastilo varnostnega organa za opravljanje vzdrževalnih del za različne vrste motornih vozil za posebne namene v skladu s Pravilnikom o vzdrževanju železniških vozil (Ur. l. RS, št. 70/08). Vse lokomotive in potniške garniture so z budniki že precej let opremljene. V tem primeru je tako šlo zgolj za vgradnjo budnikov v vozila za posebne namene, to je servisna, vlečna vozila ... Budnikov taka vozila po Evropi v večini nimajo.

Čedalje več potnikov na vlakih



Potniški vlaki Slovenskih železnic so lani prepeljali kar 16,65 milijona potnikov, kar je za 3,3 odstotka več kot leto prej. Hkrati se je število potniških kilometrov v primerjavi z letom 2007 povečalo za 2,8 odstotka. S povečanim številom potnikov so Slovenske železnice dosegle tudi prihodkovne cilje, saj so lanski transportni prihodki v potniškem prometu predlanske presegli kar za 5,3 odstotka.

Slovenske železnice si bodo v skladu s svojo strategijo tudi v prihodnje prizadevale povečati svoj tržni delež, kot cilj pa so si zadale prevzem vloge nosilca javnega potniškega prometa in integratorja.

Več kakor šest milijonov ton prepeljanega blaga v prometu z Avstrijo

Z 38 odstotki oziroma več kakor šestimi milijoni ton prepeljanega blaga na leto je železniški prevoz v Avstrijo in iz nje v strukturi mednarodnega prometa Slovenskih železnic med največjimi. Prevladuje tranzit prek Luke Koper z več kakor 51 odstotki, s 35 odstotki mu sledita uvoz in izvoz. V zadnjih letih je obseg prevoza, ki smo ga uresničevali v sodelovanju z Avstrijskimi železnicami, naraščal. Uspelo nam je pridobiti nov tovor. Zaradi uvedbe interoperabilnih lokomotiv ter racionalizacije operativnih postopkov pri prevzemu in predaji vlakov na mejnih železniških postajah med Avstrijo in Slovenijo se je izboljševala kakovost naših storitev. Dva in dvajsetega januarja smo tako tudi organizirali srečanje za vse naše poslovne partnerje v okviru našega predstavništva na Dunaju. Udeležili so se ga poslovni partnerji iz Avstrije, Nemčije, Češke ..., s katerimi smo se pogovarjali o preteklem sodelovanju in seveda tudi o tem, kaj bi lahko storili še boljše.

Generalni direktor Slovenskih železnic **Tomaž Schara**: »Liberalizacija

trga železniškega tovarnega prometa prinaša med železnice nove odnose, in leta 2009 se prvič srečujemo s konkurenco na slovenskih tirih. Za nas je to izziv in poslovna obveza, da iščemo tudi drugačne tržne niše. Menim, da je v kontekstu trajnostne okoljevarstvene politike, ki jo narekujejo podnebne spremembe, železnica prava transportna izbira. Pričakujemo, da bo tej politiki sledila tudi realizacija slovenske prometne politike. Predvsem apeliram na vzpostavljane sodobne in interoperabilne infrastrukture na slovenskem delu petega in desetega koridorja, ki povezuje avstrijski trg s koprskim pristaniščem ter s trgi JV Evrope, in ne nazadnje na razvoj logističnih terminalov v Sloveniji.«

Odpravljanje administrativno-tehničnih ovir, s katerimi se srečujemo pri prevozu blaga v smeri Jugovzhodne Evrope, je naloga, ki so si jo upravljalci infrastrukture zadali v okviru delovne skupnosti za deseti koridor. »Pri tem potrebujemo tudi podporo in razumevanje državnih organov vzdolž koridorja. Slediti želimo pobudi



Z leve: predsednik uprave Rail Cargo Austria prof. Friedrich Macher, direktor ÖKOMBI GmbH Franz Dirnbauer, Milan Jelenc (SŽ), generalni direktor SŽ Tomaž Schara, član uprave Holdinga ÖBB AG Gustav Poschalko, šef sekcije SŽ KT Ljubljana Moste Robert Gaber in direktor Adrie Kombija in drugi k.d., Rok Svetek.

Poslovno svetovalnega sveta Pakta stabilnosti za JV Evropo za uvedbo konkurenčnega železniškega produkta. V ta namen bomo v kratkem z obstoječim kombiniranim vlakom Bosporus express, ki vozi enkrat na teden med Ljubljano in Carigradom, opravili test, s katerim bi dokazali, da je mogoče z racionalizacijo postopkov na mejah, sedanji čas potovanja, ki

znaša okrog 60 ur, vsaj razpoloviti. Hkrati skupaj z RCA ter drugimi železnicami proučujemo možnosti za vzpostavitev ustreznega informacijskega sistema za sledenje vlakov in pošilk vzdolž desetega koridorja ter za pravočasno odzivanje na nepričakovane ovire (na primer izpad lokomotiv ...) na prevoznih poti,« je na srečanju povedal generalni direktor Tomaž Schara.

Namere o nakupu STS ni bilo moč uresničiti

Družba SŽ – Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., se je od julija 2008 z družbo Siemens AG dogovarjala o nakupu stoodstotnega deleža v podjetju Siemens Transportation System, d. o. o., Maribor (STS). SŽ – CD bodo kljub neuspešnem koncu pogajanj o nakupu STS iskale nove tržne priložnosti, si prizadevale za pridobitev novih poslov oziroma naročil. Dejavnosti so potekale od junija 2008 in so se z vidika nakupa žal neuspešno končale v sredini januarja 2009. V tem času je bil v STS opravljen skrbni pregled, vrednotenje podjetja, preanalizirane možnosti pridobitve dodatnih naročil in na podlagi tega pripravljen Poslovni načrt za naslednja tri leta. Pokazalo se je, da podjetje sicer razpolaga z zna-

njem in izkušnjami, vendar pa ima premalo lastnih dovoljenj in licenc, pa tudi strojev in naprav za samostojno proizvodnjo železniških vozil. Hkrati s temi ugotovitvami pa je postalo tudi jasno, da je gospodarska kriza zmanjšala povpraševanja po novih vozilih, na drugi strani pa SŽ – CD v tem trenutku ne vidijo nikakršnih možnosti investiranja v nove licence in proizvodne linije. Ponudba za nakup stoodstotnega deleža v podjetju STS je bila podana pod določenimi ekonomsko sprejemljivimi pogoji, hkrati pa z namenom, da ustvarimo podlage za nadaljevanje dejavnosti, razvijanje novih projektov in predvsem ohranjanje delovnih mest. Na tej podlagi so potekala pogajanja in usklajevanja za sklenitev posla. SŽ

– CD so si ves čas prizadevale za uspešno sklenitev pogajanj, ki bi pomenila priložnost za nadaljevanje dejavnosti, razvijanje novih projektov in predvsem ohranjanje delovnih mest v podjetju STS. V času pogajanj se je pojavilo tudi dejstvo v obliki finančne in gospodarske krize, ki je močno vplivalo na razmere na železniškem transportnem trgu in s tem na možnost pridobivanja naročil novih vagonov. Objektivne okoliščine poslovnega okolja so v času globalne gospodarske krize botrovale izgubi dodatnih naročil, obstoječi in opcijski posli, ki jih je Siemens zagotovil podjetju STS, pa ne dosegajo obsega in prihodkov, ki bi po oceni SŽ – CD omogočali podjetju obstoj in nadaljnji razvoj. Direktor SŽ – CD **Dušan Žičkar**:

»Žal mi je, da pogajanja niso pripeljala do sklenitve posla. SŽ – CD bodo ne glede na razplet pogajanj in kriznim razmeram na trgu navkljub iskale nove tržne priložnosti, si prizadevale za pridobitev novih poslov oziroma naročil, vsekakor pa breme ohranjanja delovnih mest zaposlenih v STS ne more biti preloženo na SŽ – CD. Zagotovimo lahko le, da bodo v naslednjih dneh naša prizadevanja tekla v smeri iskanja rešitve skupaj s Siemensom za nadaljevanje vsaj enega projekta, ki bi začasno zagotavljal delo za del zaposlenih na lokaciji v Mariboru in ne v tujini. Želimo si pomagati pri ohranjanju delovnih mest na področju železniškega prometa, a naš prednostni cilj je ohranjanje delovnih mest v družbi sami.«

FTE že šesto leto zapored v Ljubljani

Od 19. do 23. januarja je, že šesto leto zapored, v Ljubljani potekala evropska mednarodna konferenca za potniški promet, FTE (Forum Train Europe B1). V dvorani ljubljanskega hotela Union je več kot 140 delegatov iz vseh evropskih držav, ki so povezane z mednarodnim železniškim potniškim prometom. Delegati so predvsem predstavniki železniških prevoznikov, storitvenih podjetij in upravljavcev železniške infrastrukture. Med udeleženci so bili tudi predstavniki Slovenskih železnic. Na konferenci bodo opredelili ponudbo v mednarodnem železniškem prometu za vozni red 2009/2010, ki bo začel veljati 13. decembra letos.

Konferenca za potniški promet FTE B1 je ena od faz usklajevanja elementov ponudbe v evropskem mednarodnem železniškem potniškem prometu za naslednji vozni red. Sestanki na konferenci so potekali po skupinah Route managementa (ROME). Slovenske železnice so članice ROME 3.9. (smer Madžarska-Italija), 5.3. (smer Srbija-Švica), 7.5. (Srbija-

Nemčija), 7.7. (smer Rusija-Italija) in 7.11. (smer Slovenija-Grčija). Na njih smo okvirno opredelili parametre voznega reda od 13. decembra 2009 naprej. Ker so bile velike spremembe vpeljane za veljavni vozni red, je bilo dogovorjeno, da je nujno treba najprej preveriti vpliv sprememb, jih realno oceniti in se šele na podlagi ugotovljenih rezultatov odločati za morebitne spremembe. To z drugimi besedami pomeni, da

Forum Train Europe (FTE)

predstavlja mednarodno združenje evropskih železniških prevoznikov in storitvenih podjetij, ločeno za potniški in tovorni promet. Poslovodna uprava FTE za železniški potniški promet so švicarske, za tovorni promet pa češke železnice.

ponudbe za naslednji vozni red ne bi bistveno spreminjali in je večje spremembe realno pričakovati šele decembra 2010.



Generalni sekretar FTE Peter Jäggy

Poslovodna uprava za omenjeno konferenco so Švicarske železnice, ki vodijo in koordinirajo delo na konferenci. Osrednja lega Slovenije v Evropi in zanimivost ter gostoljubnost Ljubljane so Švicarje že šestič zapored prepri-

čale, da so tudi letos delegate iz številnih evropskih držav povabili v Ljubljano. »Zelo smo zadovoljni z delovnimi razmerami v Ljubljani. Delo na konferenci poteka v skupinah po posameznih prometnih smereh oziroma vlakih,« je povedal generalni sekretar FTE gospod Peter Jäggy. Tako predstavniki Slovenskih železnic na primer sodelujejo v skupinah, v katerih potekajo usklajevanja, povezana z vlaki na relacijah Beograd-München, Budimpešta-Benetke, Ljubljana-Grčija in Beograd-Zürich.

Naloga konference FTE je, da koncept ponudbe, ki so ga prej predložile skupine Route managementa (ROME), njeni udeleženci uskladijo in oblikujejo v optimalno ponudbo mednarodnih potniških vlakov na evropskem prometnem prostoru. Cilj vseh dejavnosti je seveda čim boljše upoštevati potrebe trga, obenem pa optimalno uskladiti voznoreodne sisteme med posameznimi železnicami, skrajšati zadrževanje vlakov na mejah ter zagotoviti racionalne sestave vlakov, ki bodo ustrezale segmentom potnikov na prevozni poti posameznih vlakov.



Konferenca Forum Train Europe je potekala v Hotelu Union v Ljubljani.

Uspešna predstavitev na sejmu Turizem in prosti čas

Na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani je od 22. do 25. januarja potekal sejem Turizem in prosti čas, kjer si je bilo mogoče ogledati ponudbo svetovnih turističnih krajev in celotno slovensko turistično ponudbo. Letošnji sejem je bil namenjen kakovostnemu preživljanju prostega časa. Na sejmu so se predstavile tudi Slovenske železnice s ponudbami in storitvami v potniškem prometu. Če ste želeli izvedeti, kako najbolje izrabiti dragoceni prosti čas, kako in kje lahko preživite leto-

šnji dopust, je bil sejem Turizem in prosti čas pravi naslov, kjer ste lahko zbrali veliko zamisli za kakovostno preživljanje prostega časa in si ogledali predstavitev slovenskih turističnih ponudb in svetovnih turističnih ciljev. Na razstavnem prostoru Slovenskih železnic so obiskovalci lahko dobili informacije o ponudbah za potovanje z vlakom po Sloveniji in v tujino. Za naše ponudbe so se zanimali tako mladi, odrasli kot starejši. Naši prodajni predstavniki so jim z veseljem svetovali.



Miloš Rovšnik, Urška Bajec in Jožica Prah.

Dvajsetletnica sindikata strojevodij Slovenije

Sindikata strojevodij Slovenije je 31. januarja praznoval 20-letnico svojega delovanja. V kongresnem centru Grand hotela Bernardin v Portorožu je potekala svečana akademija, ki so se je udeležili člani sindikata strojevodij, predstavniki slovenskih in mednarodnih sindikatov strojevodij, gene-

ralni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, namestnik generalnega direktorja Branko Omerzu, pomočnik generalnega direktorja Igor Hauptman, delavski direktor Albert Pavlič in drugi gostje. Več kakor tisoč tristo udeležencev je z zanimanjem spremljalo bogat kulturno zabavni program, v kate-

rem so sodelovali znani glasbeni gostje, kurenti in plesalci s štajerskim tradicionalnim plesom z maskami. Prireditev sta povezovala Jernej Kuntner in Alenka Tetičkovič, ki sta vodenje popestrila z igranimi skeči. Generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara je članom sin-

FOTO: Miro Kranjčec



Predsednik Sindikata strojevodij Slovenije Zlatko Ratej.

dikata čestital ob 20-letnici delovanja sindikata. V svojem govoru je omenil nove razmere na železniškem trgu in deregulacijo trga, ki pred Slovenske železnice postavlja nove izzive, iz katerih bodo prišle še bolj okrepljene. Poudaril je, da je pomembno, da še naprej ohranimo dobro sodelovanje in s skupnimi močmi ustvarjamo še boljše ter konkurenčne storitve za naše stranke, potnike in poslovne partnerje.



Več kakor tisoč tristo udeležencev v kongresnem centru Grand hotela Bernardin v Portorožu.



Postajališča v primestnem prometu po meri potnika

Slovenske železnice si v skladu z usmeritvijo, postati nosilec javnega potniškega prometa, prizadevajo, da bi izboljšale potniške storitve na območju Ljubljane in primestnih občin, iz katerih se v prestolnico vozi največ potnikov. Zato so se odločile urediti obstoječa postajališča ter uvesti nova in tako potnikom ponuditi dodatne možnosti hitrega in udobnega prevoza z vlakom v središču Ljubljane.

Na postajališčih, na katerih na vlake vstopa največ potnikov, že nameščamo kioske, v katerih so naprodaj tudi vozovnice za vse naše proge. Naslednji korak bo namestitev nadstreškov, najprej na postajališčih na ljubljanskem območju, postopno, do leta 2013, pa na vseh postajališčih v Sloveniji. Pilotna postavitev nadstreškov na postajališčih Ljubljana, Tivoli, Litostroj, Stegne, Vodmat, Brinje, Ježica in Medno je predvidena v prvi polovici leta 2009.

Tako bodo dane možnosti za uvedbo primestnega potniškega prometa. Slovenske železnice so se zato z Mestno občino Ljubljana dogovorile o sodelovanju pri reševanju skupnih odprtih vprašanj. Med njimi je tudi uvedba skupne enotne mestne vozovnice, s katero se bo mogoče voziti tako z avtobusi kot z vlaki. Nova postajališča bodo projektirana v skladu z ustreznimi evropskimi standardi, peroni bodo višji od dosedanjih ter bodo omogočali nemoteno vstopanje in izstopanje tudi starejšim osebam in osebam na invalidskih vozičkih. Potnikom je treba ponuditi **kakovostne rešitve**. Te naj upoštevajo vrsto kriterijev: dostopnost postajališč, pogostost storitev in vlakov, taktni vozni red, sistem P+R – parkiraj in pelji, možnost potovanja brez prestopanja, nakup vozovnic v predprodaji, cena prevoza in druge. Gradnja številnih novih postajališč na ljubljanskem območju bo občutno vplivala na propustnost prog na odsekih, kjer bodo zgrajena. **Vozni časi potniških vlakov se bodo podaljšali** glede na trenutne vozne čase. Rešitev bi bile nove potniške garniture, ki lahko

hitreje ustavljajo in speljujejo na postajališčih.

Temeljni del oziroma pogoj za vzpostavitev varnega postajališča je peronska infrastruktura, v katero sodijo peroni, dohodne poti, podhod, dvigalo, talne označbe (meja gibanja oseb na peronu – varnostni rumeni pas na peronu po vsej dolžini ob robu), signalne oznake (signalna oznaka mesto ustavitve). Peron na postajališču mora imeti tudi zavetišče za potnike, koš za odpadke, klopi, vitrino za vozni red ...

Za popolno varnost potnikov mora biti peronska infrastruktura ustreznih dimenzij in na ustreznem položaju oziroma legi. Minimalna dimenzija dolžine perona na postajališču je dolžina najkrajšega vlaka, ki vozi na progi oziroma bo vozil in ustavljal na postajališču. Priporočljivo je načrtovati nekoliko daljše perone. Najbolj ustreza rešitev položaja oziroma lege perona na postajališču dvotirne proge je **otočni peron** med obema tiro, dostop na njega pa mora biti izveden skozi podhod (tudi dostop na postajališče z dvema peronom na zunanji strani tirov je zaradi varnosti potnikov treba omogočiti skozi podhod). Obenem umestitev perona na postajališču z enim peronom **olajša organizacijo vožnje vlakov** glede na postajališče z dvema peronom na zunanji strani obeh tirov pri vožnjah potniških vlakov:

- pri obojestranskem prometu (vožnja vlakov po obeh tirih v obeh smereh),
- ob zaporah prog po nepravem tiru (sosednji oziroma drugi tir, ki je stalno namenjen za potnike ene smeri); potniki so vajeni na stalno smer vožnje vlakov in kljub zvočnim napovedi in pisnim naznanilom prihaja do situacije, da se potniki zapeljejo v nasprotno smer,
- v primestnem prometu (na primer vožnja vlaka na relaciji Ljubljana–Ljubljana Dolgi Most in vrnitev v Ljubljano).

Z gradnjo samo enega perona nastanejo prihranki tudi pri stroških za nabavo nadstreškov, zvočnikov,

klopi, košev za smeti, aparatov SOS, sistema video nadzora in druge opreme. Dostop na postajališče na enotirnih progah je zaradi varnosti potnikov treba z obeh strani omogočiti skozi podhod. Obenem pa je treba upoštevati morebitne načrte za gradnjo drugega tira in peron je treba umestiti na tisto stran, da bo med obema tiro.

H kakovosti prevoznih storitev sodi tudi **sistem obveščanja potnikov**, to so informacije o prihodih vlakov, zamudah vlakov, dolžini vlakov, opozorila za vožnjo tovornega vlaka mimo postajališča idr., z zvočnimi ozvočenje in slikovnimi obvestili na prikazovalnikih. Obveščanje po zvočniku in na prikazovalniku je nujno tudi zaradi oseb s posebnimi potrebami – slepih in gluhi. Velikost, barva in moč svetlobe napisov na prikazovalnikih morajo biti ustrezne in standardizirane, jakost zvoka pa se mora samodejno prilagajati hrupu na postajališču.

Dolžina nadstreška mora biti prilagojena dolžini vlakov in številu potnikov. Če je nadstrešek zelo kratek in na prikazovalnikih ni informacije o dolžini prihajajočega vlaka, bodo potniki vstopali in izstopali predvsem skozi vrata vlaka, ki so bližje nadstrešku (zlasti ob slabem vremenu), zaradi česar bo imel vlak daljši postanek na postajališču in zamude.

Povezanost železniškega primestnega prometa in mestnega avtobusnega prometa omogočajo postajališča javnega prevoza – železniška in avtobusna –, zato mora biti dostop do postajališč ustrezno urejen. V bližini železniških postaj oziroma postajališč na obrobju mesta je treba urediti **parkirišče** za potnike, ki se pripeljejo z osebnim avtomobilom in nato prestopajo na vlak. Z uveljavitvijo integralnega taktnega voznega reda, ki združuje železniški in cestni javni prevoz, bomo potnikom lahko ponudili še bolj kakovostno storitev.

Avtomat za prodajo vozovnic je na razpolago potnikom 24 ur na dan in vse dni v tednu. Poleg avtomata je mogoče namesti-

ti informacijski elektronski portal – sistem za druge informacije v železniškem potniškem prometu, na primer možnosti prestopanja, vozni redi, zamude vlakov ..., in povezavo v internet. Za takšne naprave pa je najbolje zagotoviti video nadzor, s katerim se zmanjša vandalizem na napravah.

Možnost potovanja brez prestopanja je v ljubljanskem vozlišču nekoliko težje izvedljiva, ker so proge različno opremljene za vožnjo elektromotornih vlakov in ker morajo vlaki obračati smer vožnje na postaji Ljubljana. Potovanje brez prestopanja je lažje izvedljivo v obeh smereh na progi Litija–Kranj in Litija–Borovnica. Tam, kjer je treba zagotoviti prestop potnikov ali kjer morajo vlaki zamenjati smer vožnje, je treba zagotoviti taktni vozni red. Pri taktnem voznem redu si časi odhoda z večjih prestopnih točk, na primer s postaje Ljubljana, sledijo v periodičnih presledkih.

Zato je smiselno, da veljajo **vozovnice** v daljinskem prometu za potovanje do vseh postaj in postajališč v ljubljanskem vozlišču. Cena vozovnice bi bila enaka, ne glede na to, do katere postaje v vozlišču potnik potuje. Ugodnost za potnika je v tem, da mu ni treba »podaljševati potovanja« in dokupiti dodatne vozovnice za potovanje znotraj vozlišča.

Če bomo potnikom ponudili takšno infrastrukturo in storitve, se jih bo večje število odločilo za železniški prevoz in manj za alternativne storitve v cestnem primestnem in mestnem prometu ali prevoz z osebnim vozilom.

Priporočljiva literatura:

1. Ljubo Žerak: Funkcionalno ovirani udeleženci v železniškem prometu, 8. Slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, 2006.
2. Damijan Žagavec: Peronska infrastruktura v vlogi zagotavljanja prometne varnosti, 9. Slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, 2008.
3. Miran Pirnar: Tehnično tehnološki parametri javnega železniškega primestnega prometa, 9. Slovenski kongres o cestah in prometu, Portorož, 2008.
4. Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč: Uradni list RS št. 53/2002.
5. Priročnik o celostni grafični podobi II (za objekte in vozila): Uradne objave (URO) Slovenskih železnic, 2002.



Obnova mariborske železniške postaje

Sedanja železniška postaja Maribor je bil zgrajena med letoma 1955 in 1957, na kraju med vojno porušene železniške postaje; ta je bila zgrajena ob odprtju proge leta 1846. Večjih in celovitih adaptacij od takrat ni bilo, opravljali so delna manjša vzdrževalna dela. Leta 2006 in 2007 so bile obnovljene peronske strehe in streha celotnega objekta (prva faza). Obnova postaje Maribor poteka v sodelovanju s spomeniškim varstvom. Ob delavnikih na mariborski postaji povprečno vstopi na vlake in izstopi z njih okrog 6100 potnikov na dan. Med prenovo so vlaki vozili nemoteno.

Druga faza obnova mariborske železniške postaje je bila končana decembra lani. Trenutno potekajo kakovostni pregledi po zaključ-

ku del. Druga faza je vključevala obnovo zunanosti postaje, in sicer sanacijo celotne kamnite fasade, zamenjavo dotrajanega stavbnega pohištva (okna in vrata),

ureditev meteorne kanalizacije, ureditev peronskega nadstreška in ureditev grafičnega sistema za obveščanje potnikov na peronu (piktogrami) ... Druga faza je,



vklučno s pripravo projekta in izvedbo vseh javnih razpisov, trajala eno leto. S prenovo je mesto Maribor pridobilo urejen objekt, za potnike pa je pomemben tudi urejen peronski del s piktogrami za obveščanje. Država, kot lastnica javne železniške infrastrukture, pa je s to investicijo vplivala tudi na stroške vzdrževanja, saj bodo ti v prihodnje manjši, na primer manjši bodo stroški energije – ogrevanja. Strošek investicije 1. faze je bil približno 1,3 milijona evrov; strošek investicije 2. faze pa približno 2,3 milijona evrov. Izvedba 3. faze je časovno odvisna od odobrenih proračunskih sredstev, za katera so odgovorni na direkciji za investicije v javno železniško infrastrukturo. Tretja faza obnove postaje Maribor bi lahko stekla po zagotovitvi vseh potrebnih sredstev. Dela pa bi nato trajala predvidoma dve leti. Tretja faza vključuje ureditev okolice, zamenjavo vseh napeljav v notranjosti postaje in ureditev javnega osrednjega prostora v notranjosti za potnike. Ocenjujemo, da bi za izvedbo del tretje faze bi potrebovali približno tri milijone evrov. Potniki bi po tretji fazi, z vsebinsko in programsko prenovo, pridobili boljšo ponudbo na postaji, tako gostinskih kot drugih spremljajočih dejavnosti v prevozu. Pridobili bi tudi posodobljeni osrednji del postaje, ki bi bil bolj funkcionalen in bi z arhitekturno rešitvijo omogočal lažji prehod od vhoda na postajo do izhoda na postajne tire. S tem bi pridobili tudi višjo raven poslovnih prostorov.



Januar – maj 2008



Celotno gradbišče je bilo ograjeno.



Reklamni pano na ograji.



Arheološka izkopavanja.



Gradnja novega tira na severni strani postaje.



Pogled z Vilharjeve pred rušenjem.



Priprava na gradnjo Emonike

Lani so potekala rušilna dela na potniški postaji Ljubljana, kjer bo nastal nov poslovno-potniški center Emonika. Sredi januarja so gradbišče ogradili vzdolž Trga OF, Slovenske, Dunajske in Vilharjeve ceste ter na ograjo namestili številne reklamne panoje. Hkrati so potekale arheološke raziskave in pripravljala dela. Slednja so zajemala odstranitev tirov, črpališča za gorivo in drugega na postaji.

Rušenja stavb so se lotili septembra, potem ko so pridobili gradbeno dovoljenje. Šestnajstega septembra je bila začetna slovesnost, na kateri so simbolično sneli tri strešnike z objekta pri pošti. Dela so bila najbolj intenzivna v drugi polovici septembra, oktobra in novembra, ko je nazadnje bil porušen objekt pošte.

Junij – avgust 2008

Pogled pred rušenjem.



Azbest je odstranjen in lepo zložen.



Prve tri strešnike so 16. septembra 2008 sneli generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Šchara, župan Ljubljane Zoran Janković in generalni direktor Emonike Csaba Toth.



Očiščen prostor proti Trgu OF in Slovenski cesti

September 2008

Na strešnike so se tudi podpisali.



Tukaj so bili prej tiri.



EMONIKA GRADBIŠČNA TABLA

Ime objekta: Odstranitev obstoječih objektov v okolici Postojnskega centra v Ljubljani
St. grad. dovoljenje: 331-1079/1008-12, datum izdaje 13.09.2008, izdal Republiška komisija,
 Uprava ministrstva Ljubljana, Izpostavna enota, Adamičeva cesta 2, 1000 Ljubljana
Projektiralec in investitor: Emonika d.o.o., republiška družba, Trnavska cesta 50, 1000 Ljubljana
Projektiralec in projektant: Ljubljanski urbanistični svet Ljubljana, d.o.o. Verovškova 44, 1000 Ljubljana
Odgovorni projektant: Tadej Pločnik, arhitekt, ml. grad.
Odgovorni vodja projekta: Martin Sitar, arhitekt, ml. arch., št. 11. A / 1029
Projektiralec in izvajalec: STRABAG d.o.o., Letalska cesta 33, 1000 Ljubljana
Odgovorni vodja del: Marko Maruš, s.d.l.g., št. 5 - 1011
Odgovorni vodja gradbišča: Thomas Brenner, s.d.l.g.
Projektiralec in izvajalec: AM Inženiring d.o.o., Podgorje za (novi) investicijski, 4. letnik
 Trnavska 13, 1290 Grosuplje
Projektiralec in vodja gradbišča: Rika Pavlič, št. 5 - 9431

Gradbiščna tabla za odstranjevanje objektov.



Rušenje se je začelo tudi na drugi strani proti Vilharjevi.



Remiza še stoji.

Oktobar 2008



Remiza je že delno porušena.



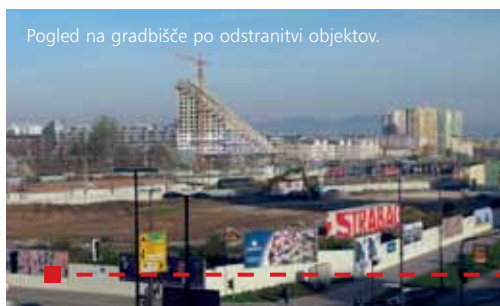
Objektov okrog vodnega stolpa ni več.



Rušenje so izvajali močni gradbeni stroji.



Zadnji ostanki remize.



Pogled na gradbišče po odstranitvi objektov.

November – december 2008



Očiščena stran proti Vilharjevi.



Poštno poslopje in sosednja stavba pred rušenjem.



Priprave na rušenje poštnega poslopja.



Rušenje poštnega poslopja.



Stroji na delu.



Zadovoljni godbeniki in občinstvo v Radečah.

Godba Slovenskih železnic navdušila občinstvo v Radečah

Godba Slovenskih železnic je zagotovo ena najboljših v Sloveniji. Kjer koli nastopijo, privabijo na svoje koncerte veliko število obiskovalcev iz vse Slovenije. Tako je bilo tudi na Miklavževem in božično-novoletnih koncertih, decembra in januarja v Laškem, Zidanem Mostu, Sevnici in Radečah.

Tretjega januarja je Godba Slovenskih železnic, skupaj s pevskim triom Eroika in Nuško Drašček, nastopila v Radečah in ponovno napolnila dvorano. Koncerta v Radečah so se udeležili številni gostje in poslovni partnerji Slovenskih železnic, predstavniki širšega družbenopolitičnega in lokalnega prostora, predstavniki kanadske ambasade ter vodstveni in vodilni delavci Slovenskih železnic, med drugimi Richard Martin Nielsen, prvi sekretar kanadske ambasade, odgovoren za politične in splošne zadeve za Slovenijo in Madžarsko z dvema sodelavcema, mag. Igor Zajec, častni kanadski konzul v Sloveniji, Tomaž Schara, generalni direktor Slovenskih železnic s soprogo, Maria Ahačič Pollak, Robert Časar, predsednik uprave Luke Koper s soprogo, Medeja Lončar, direktorica Siemens Slovenija, Matjaž Han, župan občine Radeče in poslanec v državnem zboru, dr. Peter

Verlič, nekdanji državni sekretar in poslanec v državnem zboru, Ivan Grill, poslanec v državnem zboru, Dušan Žičkar, direktor SŽ-Centralne delavnice, Janko Pavlič, direktor SŽ PE Vodenje prometa in Matjaž Mesec, predstavnik Luke Koper.

Godba Slovenskih železnic se letos skupaj s čedalje bolj priljubljeno in priznano pevko Nuško Drašček odpravlja na turnejo po Združenih državah Amerike in Kanadi, in sicer od 19. junija do 6. julija. V ZDA bodo imeli več nastopov za slovenske izseljence ob slovenskih dnevih v Clevelandu, Pittsburghu in New Yorku. V Washingtonu, kjer bo slovensko veleposlaništvo pripravilo srečanje slovenskih in ameriških parlamentarcev, bo Godba nastopila pred ameriškim Kongresom ali Belo hišo. V Kanadi, v Ottawi, bodo nastopili pred kanadskim parlamentom, v Windsorju na mestni paradi ter v Cambridgeu in Boltonu na praznovanju slovenskega dneva. Umetniško dogajanje na odru bo spremljala legendarna pevka Maria Ahačič Pollak. Predsednik Godbe Albert Pavlič in odgovorni urednik informativnega programa na TV Slovenija Rajko Gerič sta se dogovorila, da bo televizija turnejo medijsko pokrila.



Kanadska posadka. V sredini je legendarna pevka Maria Ahačič Pollak. Na njeni levi je Richard Martin Nielsen, prvi sekretar kanadske ambasade. Prvi z desne je mag. Igor Zajec, častni kanadski konzul v Sloveniji.



Uspešen zaključek koncerta v Radečah. Nuška Drašček in Franc Lipovšek.



Z desne: predsednik Godbe Slovenskih železnic in delavski direktor Albert Pavlič s soprogo, generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara s soprogo, predsednik uprave Luke Koper Robert Časar s soprogo in direktorica Siemens Slovenija Medeja Lončar.

Možnosti za sponzoriranje turneje v ZDA in Kanadi

Godbeniki Slovenskih železnic že nekaj časa dejavno pridobivajo donatorska sredstva za zahteven projekt turneje po Združenih državah Amerike in Kanadi. Vse informacije lahko dobite na naslovu:

Kulturno društvo Godba Slovenskih železnic

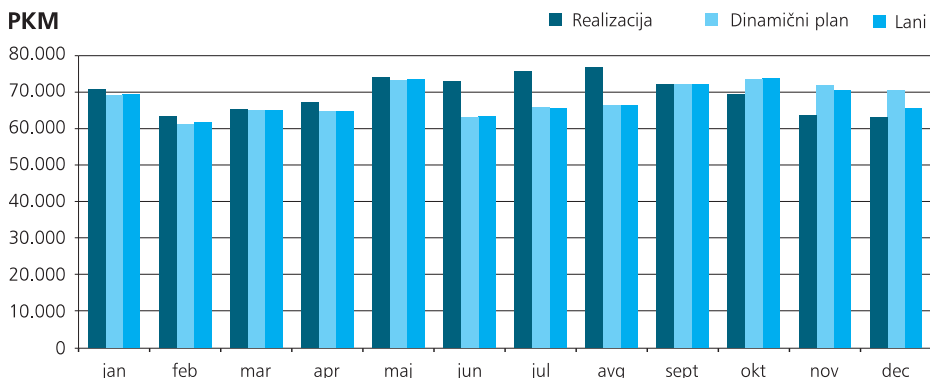
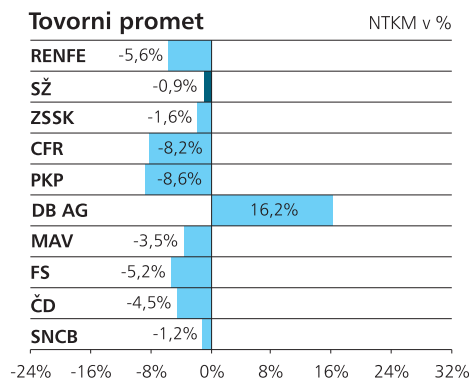
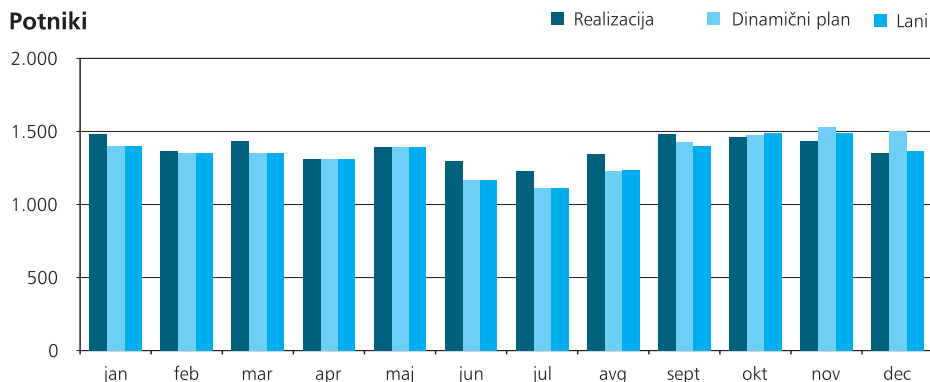
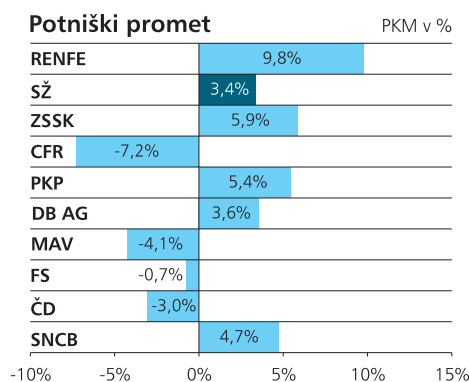
Stični osebi:

Albert Pavlič, predsednik godbe, tel. 01 29 14 005
Branko Celinšek, 01 29 14 006

Obseg dela evropskih železnic

Januar-november 2008/2007

Potniški promet Slovenskih železnic



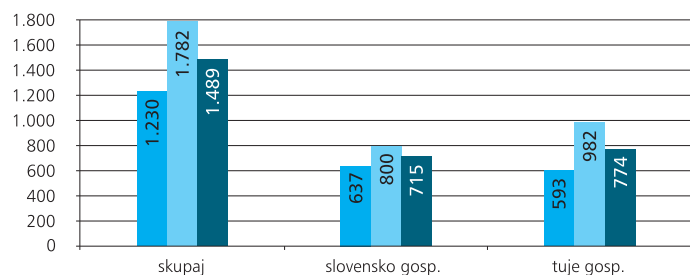
Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Oktober 2008 - ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

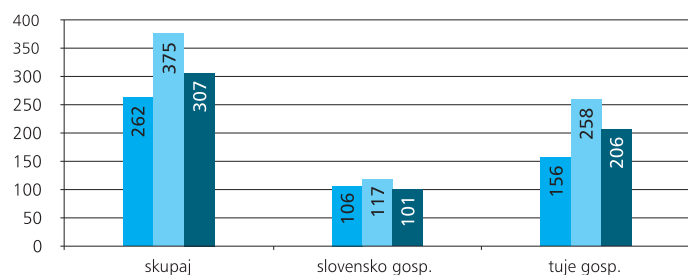
Prepeljano blago

v 000 ton



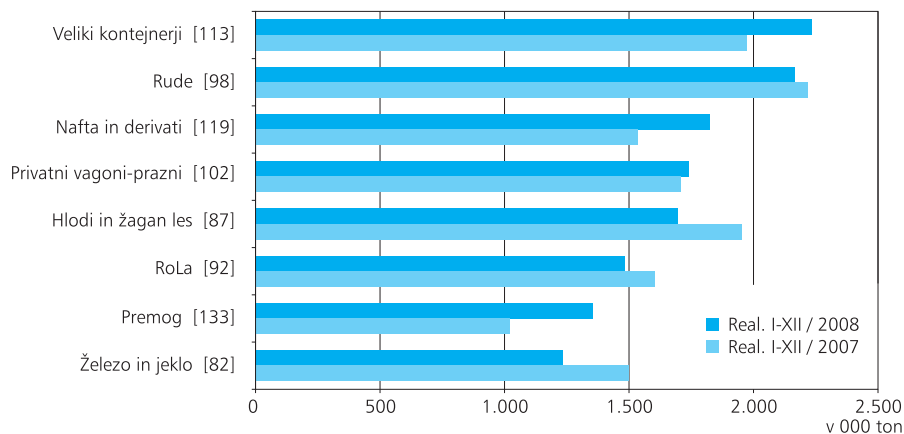
Opravljenost dela

v mio NTKM



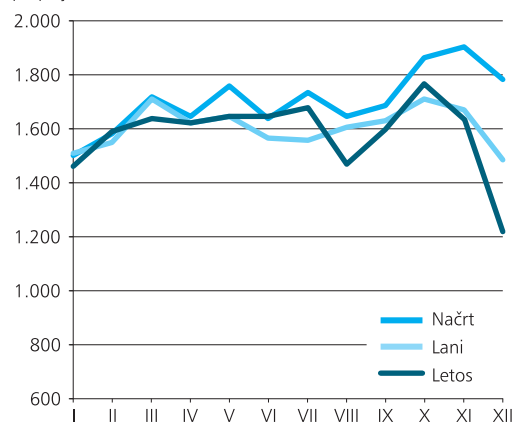
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Samo dobra dejanja naredijo človeka srečnega



Vladimir Vekić

*Drače su me bole,
na голу kamenu, i sam siv,
gledao sam otiske svojih nogu,
i suza što prale su krv ...*

*Po trnju sem hodil,
po golem kamenju, tudi sam siv,
gledal sem odtise svojih nog,
in solz, ki so prale kri ...*

Pesem Drače su me bole oziroma Po trnju sem hodil je morda najlepša uvodna predstavitev našega današnjega gosta, Vladimirja Vekića, ki jo je tudi napisal. Pot, ki jo je kot otrok in mladenič prehodil, ko mu ni bilo prav nič podarjenega in je v življenju izkusil marsikaj, preden je našel tisto pravo pot, je v teh kratkih, a globokih verzih opisana v popolnosti. Upam, da moj prevod v slovenski jezik ni zmanjšal teže povedanih besed. Vladimir bo zagotovo razumel, zakaj sem jo prevedel, saj je bilo podobnih življenjskih zgodb in poti tudi med našimi ljudmi veliko in marsikdo od starejših se bo našel v tej pesmi, na tej poti. Z gospodom Vladimирjem sva se srečala na res lep dan, ki je prav spodbujal ustvarjalnost, ambient starega dela Celja pa je vse to še dodatno polepšal. Spoštovani bralci - Vladimir Vekić.

Gospod Vladimir, povejte kaj o sebi.

Pozdravljeni. Sem Vladimir Vekić, rojen sem v vasi Kozica, v srednji Dalmaciji, 2. januarja 1925. Pred

začetkom druge svetovne vojne sem se učil za kovača na otoku Pelješcu, vendar uka nisem končal zaradi začetka vojne. Med vojno, potem ko sem prebolel trebušni tifus, me je pot vodila marsikam, nazadnje sem pristal v Rumi, kjer sem se učil pletilsko-predilniškega poklica, 8. septembra 1944 pa sem se pridružil partizanom, tako da je šolanje zastalo. Bil sem tudi ranjen, še danes nosim drobce mine. Po vojni sem hotel nadaljevati šolanje, vendar pa je pomanjkanje surovin otežilo proizvodnjo, tako da sem v tistem trenutku sprejel odločitev in zamenjal poklic. In pristal na železnici.

Verjetno ste v vaši dolgi karieri zamenjali kar nekaj delovnih mest.

Seveda. Ko sem prišel na železnico, sem najprej naredil srednjo ekonomsko, nato pa še prometno-tehnično in višjo prometno šolo. Delal sem kar na 36 postajah na več delovnih mestih, od telegrafista do prometnika in šefa postaje. Nazadnje sem

opravljal naloge šefa postaje v Rogatcu, v pokoj pa sem odšel konec leta 1985.

Kako pa ste pravzaprav prišli v Slovenijo?

To je pa dolga zgodba. Vse skupaj se je začelo že leta 1950, in to vse zaradi nesrečne koruze. Da, prav si slišal, koruze! Takrat sem delal na postaji Šid. V tistih časih je bilo v navadi, da so člani Zveze komunistov delali udarniške akcije. In na vrsti je bilo spravilo koruze. Vsak član naj bi se akcije udeležil sam, s sabo pa naj bi pripeljal še pomoč. Vendar pa sem tisti dan imel nočno službo na postaji in sem bil tako upravičeno odsoten. Med drugim članstvom pa to ni bilo razumljeno tako in na naslednjem sestanku so uprizorili pravcati proces, na katerem nisem imel možnosti zagovora. To je bil povod za moj izstop iz ZK. Takoj naslednji dan sem bil premeščen v postajo Đeletovci, ki je bila, lahko uganete, v primerjavi s Šidom dobesedno bogu za hrbtom. Po več selitvah sem pristal v postaji Bjelina,

kjer pa sem spet prišel v konflikt s tedanjo oblastjo, češ da širim nacionalizem, ker smo na sestanku obravnavali enakopravnost jezikov v Jugoslaviji. Sledilo je povabilo na postajo milice in ovadba sodniku, kar takrat ni bila ravno nedolžna stvar. Vendar pa me je k sreči sodnik dobro poznal, in je takoj vedel, da na sestanku ni moglo biti nič spornega. Obtožnico je preprosto strgal, priporočil pa mi je, naj raje zamenjam kraj službovanja, ker tu ne bom nikoli imel pravega miru. Pri vas pa so bile ravno v tistem času potrebe po delavcih – in tukaj sem.

Ko človek sliši to vašo zgodbo, nekako laže razume verze iz pesmi Drače su me bole. Pa vendar verjamem, da je bilo v vašem življenju tudi kaj bolj veselega.

Seveda, seveda, brez skrbi. Povedal bom dve zgodbi, eno iz mladosti in drugo iz časa službovanja. Ko sem se še učil za kovača na otoku Pelješcu pri mojstru Bariši Hajduku, sva vedno odšla prodajat najine izdelke. Ko pa se

danesh spomnim, kako je bilo to videti, se vedno na glas zasmejam, pa čeprav je tega že vrsto let. Mojster Bariša je namreč imel mulo. In potem je nanjo zložil stvari, jih opasal še čez sebe in se nekako skobacal na tisto nesrečno mulo, jaz pa sem korakal poleg njega. Od daleč sva bila videti kot Don Kihot in njegov zvesti Sančo Pansa. Verjetno bi se še Servantes nasmejal do solz, ko bi svojo knjižno mojstrovino prepoznal v naju dveh.

Druga pa se zgodila med službovanjem na postaji Đaletovci. V tistih časih je bila velika kriza z oskrbovanjem z mesom. Pa smo iznašli inovativen način za dostavo oziroma tihotapljenje mesa na Reko (kar pa niti ni čudno, saj smo na tej postaji službovali sami "odpadniki – kazenski bataljon"). Torej – najprej smo izbrali primeren potniški vlak. Nato smo potrebovali "pokojnika", kar ni bilo težko, saj nam je lokalni zdravnik priredil oziroma

ponaredil mrliške liste. In potem smo krsto s "pokojnikom", to je pošteno količino mesa, poslali z vlakom na postajo Reka, kjer ga je pričakala užaloščena in objokana "vdova", naši ljudje pa so ji "nesebično" pomagali pri dostavi krste na dom. Če bi nas dobili ...

Pa ste imeli med svojim službovanjem tudi kakšne neprijetnosti v obliki izrednih dogodkov?

Moram reči, da sem bil navzoč kar pri 31 izrednih dogodkih, ampak k sreči nikoli nisem bil kriv. Spomnim se dogodka, ki se je pripetil 4. februarja 1961 v postaji Petovača in ki na srečo ni imel posledic. Tam se proga loči za postajo Bogatič (na Drini). Tja je vsak dan vozil mešani potniško-tovorni vlak. Ko se je vračal iz Bogatiča, bi v Petovači moral vzeti 20 vagonov za Šabac. Vlakovodja, pisal se je Brkič, ni hotel narediti premika in je vlak samovoljno, brez moje vednosti,

predčasno odpravil proti postaji Šabac. Naproti pa je iz smeri Šabca prihajal nabiralni vlak, s katerim bi se v Petovači morala križati. Napako so k sreči opazili delavci, ki so delali ob progi – za hribom so videli dva dima, ki se približujeta drug k drugemu – in vlaka pravočasno ustavili. Kot rečeno, brez posledic.

Zanimivo. Kaj pa počnete danes, ko ste v zasluženem pokoju?

No, v pokoju sem že kar lepo število let. Počel sem že marsikaj, med drugim sem bil predsednik Zveze borcev v Rogatcu, član društva prijateljev Rogatca, predsednik kulturnega društva do leta 1993, član društva muzeja na prostem v Rogatcu in vodnik ter oskrbovalec muzeja. Predvsem pa se ukvarjam s svojo veliko ljubeznijo, ki me spremlja še iz mladosti – prozo in poezijo. Do sedaj sem izdal dve pesniški zbirki, in sicer Pjesme (Pesmi) in Put kroz Saharu (Pot

čez Saharo), zbirko kratke proze Kaj bi ti govoril, Ivan in roman Mala Ana. Nekoč sem objavljati tudi v reviji Nova proga, kar se starejši bralci morda spomnijo. Sodelujem tudi na srečanjih pesnikov in pisateljev, ki so priseljeni iz tujine in ustvarjajo v Sloveniji, v svojem jeziku. Na teh srečanjih sodeluje kar nekaj železničarjev, ki so še v aktivni službi. Srečanja so res simbol multikulturalnosti, saj udeleženci prihajajo z vseh koncev sveta. Najboljša dela pa so nato objavljena v reviji Paralele. Do sedaj je bilo že 30 srečanj.

Bila sva, verjamem, zelo izčrpna. Povejte bralcem še kakšno spodbudno misel za konec.

Samo dobra dejanja naredijo človeka srečnega. Vse drugo so samo približki sreče.

Gospod Vladimir, hvala za zanimive zgodbe.

Hvala tudi tebi in bralcem.

Železničarji tudi na snegu stabilni

Sobotno jutro, 17. januarja. Sprva so napovedovali zelo slabo vreme, vendar smo lahko ugotovili, da se tudi vremenslovci kdaj zmotijo. Vreme je bilo na srečo na naši strani. Tega dne smo se Celjani, člani sindikata železniškega prometa Slovenije, sindikata strojevodij Slovenije, sindikata vzdrževalcev Slovenskih železnic in sindikata vozovnih preglednikov Slovenije, že drugo leto zapored odpravili na enodnevni smučarski izlet. V Mokrine na avstrijskem Koroškem, mnogim bolj znane kot Nassfeld, ki jih je narava obdarila z debelo snežno odejo, se je odpravilo 38 rekreativcev, nekaj začetnikov in kakšen bolj vešč smučanja.

Velika udeležba potrjuje željo in prepričanje, da so skupna druženja dobrodošla in potreb-



na, saj nas sicer družijo le služba, njen ritem in tegobe. Na izletu smo se izognili suhoparnim, strogim službenim stavkom, kot so: »zapornice v km pokvarjene odprte«, »gremo narediti zavoro pri vlaku«, »med postajama je

nepričakovana zavora«, »kretnica ne da kontrolek«. To je lep dokaz, da se znamo tudi družiti, veseliti in najti skupni jezik tako v službi kot tudi na izletu. Dan je bil čudovit, proge odlične in dolge, družba pa vesela

in prijetno rekreativno utrujena na koncu dneva. Z veseljem se bomo še odpravili skupaj na kakšen izlet in morda še koga privabili, da se nam pridruži.

Matjaž Skutnik in Zlatko Lojen

Nevroza ovira polno udejstvovanje in uživanje življenja

Nevroze so velik problem zahodne civilizacije, saj so vir številnih drugih duševnih in psihosomatskih težav ter bolezni. Nekateri avtorji navajajo podatek, da v zahodnem svetu trpi zaradi nevroze že okrog 60 odstotkov prebivalcev. Pomoč v svojih težavah jih išče le okrog 10 odstotkov. Drugi to blažijo sami na najrazličnejše načine (npr. z alkoholom, posedanjem pred TV, s prenajedanjem, drogo, brez-ciljnim pohajkovanjem, ipd.).

Nevrotične motnje povzročajo nenormalno vedenje in reakcije, zaradi česar prihaja nevrotik pogosto tudi v spore in nesporazume z ljudmi, s katerimi živi in dela. Posledice sporov se odražajo v poglobljanju njegove tesnobe, nezadovoljstva, žalosti, jeze itd. ter posledično tudi v slabši delovni učinkovitosti in doseganju osebnih in delovnih rezultatov.

Kaj je nevroza?

Najprej je treba poudariti, da *nevroza* ni isto kot *nervoza*. Kljub velikemu napredku znanosti na področju vedenja o naravi človeka, zlasti na področju psihologije in medicine, še nimamo povsem enotnega pogleda oziroma definicije nevroze. Kljub temu lahko rečemo, da je nevroza z medicinskega vidika funkcionalna živčna bolezen, za katero ne najdemo organskih vzrokov za njene težave. Psihologija opredeljuje nevrozo kot posledico motenega duševnega dogajanja v človeku. Če povzamemo, lahko rečemo, da je *nervoza* povezana z oviro, ki se pojavi v zunanjem svetu – v okolju, v katerem človek živi. *Nevroza* pa sproži notranje ovire oziroma konflikte, ki se pojavijo v človeku samem. Sčasoma se lahko začnejo tudi zunanje ovire spreminjati v sprožilne situacije, ki v človeku sprožijo *nevrozo*, zaradi pogostih negativnih in

bolečih travmatičnih izkušenj iz preteklosti.

Doktor **Sanja Rozman** pravi, da nevroza ni duševna bolezen, temveč poseben način osiromašenja človekove osebnosti, do katere pride zaradi obrambe pred grozečo primarno tesnobo. Posledici nevroze sta omejenost mišljenja in vedenja, ker nevrotik ni notranje svoboden, da bi bil navzven v življenju on sam to, kar v resnici je. Nezmožen je sprejeti sebe s pozitivnim in negativnim delom svoje osebnosti. Z drugimi besedami to pomeni, da želi biti nekaj drugega, kot to, kar v resnici je, oziroma, da sprejema samo en del – pozitivni del svoje osebnosti. Negativni del svoje osebnosti pa zanika, potlačuje, ga ne sprejema. To pa je tisti del, ki od njega terja ogromno energije, kar ga izčrpava in v njem povzroča notranje konflikte, doživljanje potrtosti, strahove in stisko, kar negativno vpliva na medsebojne odnose.

Bistvo nevroze so torej zlomljene človeške moči, ki jih blokirajo nasprotujoči si vplivi v okolju (tako pretekli kakor sedanji dogodki) ali človekova lastna notranja nasprotja in konflikti, ki sprožijo nezrelo vedenje in reakcije. Gre torej za človekovo nezmožnost obvladovanja duševnih nasprotij, kot posledico doživljanja neskladja med zunanjo in notranjo resničnostjo doživljanja sebe, drugih in sveta. In zaradi tega človek v sebi hudo trpi.

Kdo je nevrotik?

Nevrotik ni pripravljen na življenjske preizkušnje. Ne ve, kdo je, kaj hoče in kje naj išče rešitve za svoje težave. Zato je njegova energija usmerjena predvsem v zanikanje in potlačevanje temnih delov njegove osebnosti, po drugi strani pa k poudarjanju idealnega



dela sebe. Ob tem pride do izraza tudi njegova nesposobnost soočanja s težavami in nezmožnost razreševanja konfliktnih situacij. Zaradi tega se stopnjujejo tudi zapleti v medsebojnih odnosih, tako v družinskem krogu, kakor tudi v delovnem okolju. Zanikani in neželjeni del posameznikove osebnosti prihaja do izraza zlasti v kritičnih situacijah v medsebojnih odnosih, takrat ko človek izgubi nadzor nad potlačenim nesprejetim delom samega sebe. Ljudje okoli njega hitro opazijo, da se v kritični situaciji njegovo vedenje tako močno spremeni, kot da to ni več on sam, temveč nekdo drug.

Izvori za nastanek nevroz

Družina je prva najpomembnejša skupnost zdravega, funkcionalnega in vsestranskega psihosocialnega razvoja človekove osebnosti. Iz odnosa z materjo si otrok oblikuje podobo o sebi in drugem ter podobo o svetu. V tem najzgodnejšem odnosu z materjo pridobiva izkustvo lastne vrednosti. Ta odnos ga zaznamuje za vse nadaljnje življenje – je tisti vzorec ali model odnosov, ki ga otrok

ponotranji in ki mu daje sposobnost vzpostavljanja in ohranjanja pomembnih intimnih odnosov pozneje v odraslosti. Dejavniki odnosa in vzgoje pomembno sodelujejo pri nastajanju nevroz. Otrok, ki ne odrasča v varnem, ljubečem in funkcionalnem družinskem okolju, doživlja najrazličnejše travme zapuščenosti in zanemarjenosti, ki ga zaznamujejo s temeljnim občutkom tesnobe, ki ga v sebi pestuje kot nevrotični konflikt. Posebno otroci staršev alkoholikov odrasčajo ob materi, ki ni v simbiotični povezanosti s svojim otrokom, ob kateri bi lahko izživel izpolnitev temeljnih potreb po varnosti in ljubezni. Tak odnos pripelje do zavrtosti na področju razvoja življenjske pomembnih teženj, kar lahko tudi vpliva na razvoj nevrotične strukture osebnosti. Seveda pa moramo pri izvoru kvarnih dejavnikov razvoja poleg vzgojnih upoštevati tudi druge, kot na primer telesne, psihične, socialne in družbene.

Različne vrste nevroz

Nevrotični konflikt občutka tesnobe se pojavi v najrazličnejših situacijah, ki človeka ogrožajo in

dušijo. Človek ne ve, od kod se je pojavila ta tesnoba. Namesto, da bi se bori proti vzroku tesnobe, se bori proti posledicam – to je proti občutku tesnobe. Vzroke za občutke ogroženosti, tesnobe in potrtosti išče v zunanjem svetu in druge krivi za to. Proti tem občutkom se bori z obrambnim vedenjem, ki se izraža kot značilna značajska lastnost posameznika v določenih življenjskih situacijah.

Sanja Rozman opredeljuje tri vrste nevrotikov, glede na vrsto obrambnega mehanizma, ki ga posameznik uporablja pri »premagovanju« notranje praznine in tesnobe, da bi iz zavesti izrinil belečo tesnobo in strah.

Glavno obrambno orožje nevrotika *podredljivega tipa* je nemoč. Po eni strani mu je zelo pomembna vrednota ljubezen, za katero je bil kot otrok najbolj prikrajšan, in s katero upa, da bo spreminjal svet. Njegova velika potreba je potreba po varnosti in ljubezni. Da bi se počutil varnega, mora biti željan, priljubljen, sprejet, cenjen. Da bi to dosegel, pozabi nase in na svoje potrebe, samo da je lahko požrtvovalen in razdajajoč za druge. Tako skuša živeti skladno s pričakovanji drugih in izpolnjevati njihova pričakovanja in potrebe. To ga vodi v velika razočaranja v odnosih z drugimi, saj njegova pretirana pozornost, ljubezen in požrtvovalnost ostanejo brez pričakovanega odziva. V tem se že kažejo znaki odvisnosti od odnosov, saj je nevrotik tega tipa v veliki meri odvisen od potrjevanja drugih ljudi, njihovega priznanja, odobravanja, ljubezni in občudovanja.

Nevrotik *agresivnega tipa* se brani s sovražnostjo. Zanj je svet poln sovražnikov in življenje ena sama borba, zato želi biti močnejši od drugih in jim vladati. Njemu je pomembna moč, ki jo uveljavlja na vsakem koraku, s tem pa prikriva svojo dejansko šibkost in ranljivost. Da bi bil lahko nad drugimi, razvija tiste svoje lastnosti, ki pred drugimi odražajo moč, uspešnost in učinkovitost. Njegova obrambna strategija je napad. Zanj je zelo pomembno obvladovanje drugih in imeti nad njimi nadzor. Sredstva za doseg cilja zanj niso

pomembna. Poslužuje se manipulacij, sile, zastraševanja, groženj itd. Njegova predstava o sebi je, da je močan, hraber, borben in nepremagljiv. Vse, kar ruši njegovo idealno predstavo o sebi, ga silno ogroža. Vsako kritiko ali neodobravanje doživlja kot napad nanj in na njegovo osebnost. Do svojih bližnjih se vede kot da so njegova lastnina, ki mu pripada. Njegov glavni problem je, da ne more občutiti ljubezni, prijateljstva, razumevanja, bogastva topline in iskrenosti medsebojnih odnosov, kar je zelo pomembna vsebina kakovostnega življenja. Nevrotiku *izoliranega tipa* pa je glavni obrambni mehanizem umik. V kritičnih trenutkih tesnobe in nemoči se brani z begom in izolacijo. Otopel je za čustvene vzgibe in je odtujen celo od samega sebe – svojega pravega bistva. V svoji nemoči želi biti samozadosten, zato se umika od ljudi in sveta. Beg in izolacija sta obrambi pred življenjskimi težavami in konflikti, ki jih ni zmožen reševati. Težava pa je, ker ne more zbežati pred samim sabo. Kamor koli človek gre, povsod nosi sebe s seboj, s tem pa tudi vse svoje težave.

Ujetost v začaranem krogu

Obrambni mehanizmi so v najzgodnejšem obdobju otrokovega življenja strategija preživetja, sčasoma pa povzročajo čedalje večjo odtujenost od samega sebe, drugih in od sveta. Zaradi lažnih odnosov, v katerih živi, je nevrotik nezadovoljen in nesrečen. Da bi zmanjšal notranje nezadovoljstvo, tisko in nemoč, se zateka v nove psihološke »rešitve«. Nekateri se zatekajo v *sanjarjenje*, s katerim želijo realnost prikrojiti svojim željam. To je nezmožnost in strah pred soočanjem z resnico. S tem pa človek postavlja oviro osebnemu razvoju in rasti ter graditvi pristnih, funkcionalnih in kakovostnih medsebojnih odnosov. Drug tak psihološki proces se imenuje *projekcija*, v katerem nevrotik doživlja svoje napake in čustva, kot da prihajajo od drugih. Tako na primer svojo jezo nase čuti, kot da so drugi jezni

nanj. Problem je v tem, da ni v stiku s seboj in s svojimi čustvi. Tu se spet dotikamo jedra odvisnosti od odnosov.

Nekateri »zdravijo« razdiralne občutke notranje čustvene praznine in občutke krivde, sramu, sovraštva do sebe, osamljenosti in strahu s *prenajedanjem*. Nevrotik čuti lakoto, zaradi česar začne prisilno jesti hrano v čedalje večjih količinah (npr. čokolado, sladkarije ipd.), ki pa ga le začasno poteši. Temu lahko sledi obdobje posta, najrazličnejših diet ali abstinence. Vendar ne za dolgo. Ko je notranja stiska prevelika (abstinenčna kriza), se zgodba ponovi in začarani krog ujetosti v lastno zanko se poglobi.

Simptomi, v katerih se izražajo nevroze, so lahko zelo različni: blage oblike depresije, prisilni simptomi, nevrotične stiske, histerično vedenje, socialne in družbene ter spolne težave, ki jih nekateri imenujejo tudi kot človekovo zavrtost, kot posledico ponavljajočih neugodnih življenjskih izkušenj in z njimi povezane bojazni. Zaradi čustev bojazni prihaja do odrinjanja zadovoljitve določenih pomembnih potreb in motivov, s čimer se potrdi izkušnja lastne neuspešnosti.

Glede na posameznikovo vedenje in njegove reakcije v posameznih situacijah razlikujemo: situacijsko, depresivno, poklicno, upokojensko, nezgodno, pričakovano, fobično, anksiozno, seksualno in razne druge vrste nevroz. Za nekatere so značilna na primer čustva žalosti, potrtosti in obupa, za druge strahu, tesnobe, plahosti ipd. Ta občutja pa vplivajo predvsem na funkcijske motnje v delovanju nekaterih organov ali celotnih organskih sistemov, ki se kažejo na primer v bolečinah in motnjah prebave. Duševne motnje nevrotika pa se kažejo v živčnosti, raztresenosti, razdražljivosti, utrujenosti in nespečnosti. Včasih telesne in duševne motnje pripisujemo raznim boleznim, napačni dieti, Luninim ali vremenskim spremembam, prevelikim obremenitvam ipd. Glavni problem pa je v tem, da zelo omejijo človeka pri njegovem delu ali družabnih dejavnostih.

Zdravljenje nevroz

Znani švicarski zdravnik in psihiolog **Carl Gustav Jung** je označil nevrozo kot signal in sporočilo za človeka. Po njegovem je ni treba zdraviti, ker nevroza zdravi nas. Kriza, ki jo človek doživlja, je tako znamenje krhkega dela naše osebnosti in s tem priložnost za zdravljenje tega ranljivega dela osebnosti. Nevroza je ogledalo naše osebnosti, ki potrebuje zapolnitev primanjkljaja in s tem zgraditev trdne in funkcionalne osebnosti. V nasprotnem primeru se človek ne more osebnostno razvijati in njegovo nezadovoljstvo raste, s tem pa tudi težave v medsebojnih odnosih, kakor tudi pri uspešnosti za učinkovitost na delovnem mestu.

Ljudje, ki trpijo zaradi nevroze, so običajno veliki porabniki pomirjeval, kar jih lahko vodi celo v odvisnost. Po izključitvi vseh bolezni je pri nevrotičnem človeku možna le psihoterapevtska obravnava, pri kateri vplivamo na človeka, da ozavešči svoje realno stanje in nevtralizira določene obrambne mehanizme, in sicer z namenom, da bi tako dosegli določene spremembe v načinu doživljanja, mišljenja, čustvovanja in vedenja. Zdravljenje nevroz je dolgotrajen in zahteven proces, za kar je praviloma potrebno več let intenzivnega in trdega dela, ki zahteva od človeka resno odločitev in dejavno sodelovanje. Žal pa vse preveč ljudi išče pomoč šele takrat, ko so posledice nevrotičnih motenj že resno ogrozile partnersko in družinsko življenje ali so nastale že hude težave v medsebojnih odnosih na delovnem mestu. Samo v ustreznem psihoterapevtskem programu, kakor je dejal **dr. Janez Rugelj**, lahko nevrotik nadomesti primanjkljaje, si zaceli travme in stopi na pot samouresničevanja.

Kadar vodje in sodelavci opazijo težave delavca, ki se kažejo na primer v dalj časa trajajoči raztresenosti in razdražljivosti, živčni napetosti, težave pri (ne)uspešnem opravljanju dodeljenih mu nalog ipd., je smiselno, da k sodelovanju pri tem ne vključijo strokovnega delavca in celo družinskega člana, ki lahko s svojim sodelovanjem prispevajo k uspešni obravi in učinkovitemu zdravljenju.

Uspešna podjetja se stalno učijo in izobražujejo

Povezava med stopnjo izobrazbe zaposlenih in uspešnostjo podjetja morda ni vedno sorazmerna (linearna) in neposredna, sta pa izobraževanje in znanje pomembna, kajti sodobna družba ne more živeti v blaginji, če ni konkurenčna. Zaradi pomena izobraževanja in njegovega vpliva na uspešnost so bili razviti mnogi kazalniki, ki so v pomoč pri spremljanju tega problema. Razlika med izobraževanjem in učenjem je v tem, da je izobraževanje načrtno in sistematično razvijanje človekovih potencialnih duševnih zmožnosti z njegovo lastno dejavnostjo in ob pomoči izobraževalnih sistemov. Torej je izobraževanje vnaprej oblikovano in organizirano stanje, v katerem se posameznik uči oziroma sprejema informacije.

Učenje je širši pojem od izobraževanja, ker lahko učenje opredelimo kot vsako namerno ali nenamerno dejavnost, s katero posameznik spreminja samega sebe. Pri tem nanj vplivajo okolje in dejavnosti, v katerih sodeluje ali jih opazuje in jih prilagaja svojim potrebam.

Na Slovenskih železnica uspe-

šnost v odvisnosti od izobraževanja ocenjujemo skozi redno in izredno strokovno izobraževanje - obnavljanje, dopolnjevanje, širjenje in poglobljanje znanja -, za kar skrbi služba za izobraževanje. Uspešnost vrednotimo skozi sistem kakovosti.

Če govorimo o drugih vrstah izobraževanja, ki ima za cilj večjo vrednost podjetja, se na Slovenskih železnica tega močno zavedamo, saj pridobi diplomu tretje ravni izobraževanja (predvsem višješolska, visokošolska in univerzitetna izobrazba, širše pa vključuje tudi specialistični študij, magistrski študij in izobrazbo na ravni doktorata) vsako leto večje število zaposlenih, ki ga je podjetje omogočilo. Hkrati to pomeni, da se vodilni na Slovenskih železnica zavedajo pomena terciarnega izobraževanja in uporabljajo nove metode strateških menedžerskih pristopov.

Zastarevanje znanja

Na trgu dela se hitro povečuje kompleksnost mnogih del, kar zahteva ne le več znanja, veščin in

sposobnosti, pač pa tudi neprestano obnavljanje in nadomeščanje zastarelega znanja in veščin. Načeloma ločimo dve vrsti zastarevanja človeškega kapitala: tehnično, ki je rezultat neuporabe oziroma nezadostne uporabe pridobljenega znanja in spretnosti, ter ekonomsko, ki je povezano s spremembami v delovnem okolju posameznika in je torej rezultat sprememb v tehnologiji podjetja, organizaciji podjetja ali drugih razlogov. Intenziven tehnološki napredek po eni strani zahteva od delavcev čedalje več znanja in veščin, po drugi strani pa pridobljeno znanje ni več ustrezno, se zato ne uporablja in posledično zastareva. S tem postajajo težave, povezane z zastarevanjem znanja, čedalje večje, potrebe po vseživljenjskem izobraževanju pa tem bolj nujne.

Na Slovenskih železnica je znanje specifično, ki izvira iz zakonskih norm, tukaj govorimo o strokovnem znanju, ki ga morajo imeti izvršilni železniški delavci pri opravljanju svojega dela. Torej po tej strani lahko znanje zastara toliko, koliko so zastarele zakonske norme glede na čas in

tehnološko opremljenost železniške infrastrukture ter usklajenosti naše zakonodaje z evropsko. Potrditev te teze je v uveljavitvi novih predpisov 14. decembra tega leta, ki ima najmanj ta dva elementa, če ne več.

Za zastarevanje znanja, ki izhaja iz tretje ravni izobraževanja, pa veljajo enake opredelitve za Slovenske železnice kot za vse druge gospodarske subjekte.

Dimenzioniranje znanja

Če opazujemo samo podjetje in druge podobne organizacije, lahko znanje zaposlenih razdelimo po epistemološki in ontološki dimenziji. Ontološka dimenzija zagovarja tezo, da znanje lahko ustvarjajo samo posamezniki, saj podjetje ne more obstajati brez posameznikov. To znanje se prenaša na višjo raven. Tukaj se loči znanje na osebni ravni, ravni skupine, ravni podjetja oziroma organizacije ter na medorganizacijski ravni.

Epistemološka dimenzija pa loči znanje na tip znanja, in sicer na eksplicitno in tiho znanje. Eksplicitno označuje praktično znanje zaposlenih, tiho pa označuje vrednostni sistem zaposlenih, njihove zamisli, zaznavanja in ideale, vse skupaj pa soustvarja organizacijsko kulturo podjetja. Prenos znanja na zaposlene na Slovenskih železnica opravljajo strokovni izvajalci izobraževanja za posamezna področja na rednih, izrednih in praktičnih izobraževanjih. Torej z praktičnim izobraževanjem zaposleni na Slovenskih železnica pridobijo eksplicitno znanje iz epistemološke dimenzije, enako pridobijo tiho znanje, ki je odvisno od vrednostnega sistema vsakega posameznega delavca. Na rednem in izrednem izobraževanju pa zaposleni pridobijo ontološko dimenzijo znanja, ki jo imajo ter prenašajo posamezni strokovnjaki pri izvajanju izobraževanja.



Podatki in informacije

V današnjem času informacijske dobe se pojavljajo problemi prevelike količine podatkov in informacij ter izločanja neuporabnih informacij in podatkov. Znanje v podjetju lahko prihaja od zaposlenih ali zunaj podjetja, pridobivanje znanja pa je pridobivanje novih informacij in njihovo umsko razumevanje.

Informacija je namensko oblikovano in na nekoga usmerjeno sporočilo, ki olajšuje odločanje, ali pa nas samo spodbudi k razmišljanju o kakem problemu.

Izobraževanje in pridobivanje znanja v podjetjih

Izobraževanje je v današnji družbi ključ do uspeha vsakega podjetja in posameznika. Sam pristop do izobraževanja se lahko zelo razlikuje. V podjetjih najdemo štiri glavne vrste pristopov do izobraževanja:

- apatični pristop;
- reaktivni pristop;
- birokratski in
- strateški pristop.

Apatični pristop: vodstvo podjetja verjame, da lahko dobi kader na trgu dela ter da izobraževanje ni pomembno za uspeh podjetja.

Reaktivni pristop: izobraževanje se ne vrednoti in so zaposleni tisti, ki vodstvo prepričujejo, da potrebujejo izobraževanje.

Birokratski pristop: podjetje ima lastni proračun za izobraževanje, ima organizirane oblike izobraževanja, vendar nima velike količine akcijskega učenja, ki bi bilo povezano z delom.

Strateški pristop: kadrovska dejavnost podjetja je povezana z vodstvom. Za izobraževanje skrbijo vodje, učne dejavnosti in poslovne potrebe so povezane tako, da se vsak del organizacije fleksibilno odziva na izobraževalne potrebe.

Podjetja lahko na različne načine pridobivajo znanje, ki ga potrebujejo. Večinoma poteka prek ustreznega izobraževanja kadrov. Zaposleni v podjetju pa lahko znanje pridobivajo na dva načina. Prvi je formalen način, ko zaposleni svoje znanje pridobivajo iz formalnih virov; drugi način pa je neformalen, prek različnih srečanj, stikov, pogovorov in drugo.

Trend vlaganja v izobraževanje delavcev se je glede na devetdeseta leta prejšnjega stoletja pomaknil nekoliko navzgor, kar lahko razumemo, da se je izoblikovalo zavedanje, da sta in bosta izobrazba in znanje ključna pogoja za uspeh in večjo učinkovitost. Iz novejših raziskav je moč razbrati, da se zaposleni v podjetjih v povprečju izobražujejo 18,1 ure na leto in da so za izobraževanje slovenskih delavcev odgovorni predvsem najvišji vodilni v podjetjih. V velikih slovenskih podjetjih imajo vodilni, ki so odgovorni za izobraževanje svojih zaposlenih, večino univerzitetno izobrazbo. Letni izobraževalni načrt za svoje zaposlene izdela slaba tretjina slovenskih podjetij, kjer je treba poznati predvsem naslednje:

- ugotoviti potrebe po izobraževanju in na podlagi teh potreb načrtovati izobraževanje;
 - oblikovati programe svojih potreb glede na dejavnost, ki jo podjetje opravlja;
 - načrtovati izobraževalne akcije v podjetju;
 - pravilno usmerjati, izbirati in organizirati svoje zaposlene;
 - pravilno izvajati in spremljati izobraževalne procese in novosti in jih uvrstiti tudi v nadaljnje izobraževanje zaposlenih;
 - pravilno ovrednotiti svojo izobraževalno dejavnost v podjetju.
- Strokovno izobraževanje na Slovenskih železnica opredeljuje skupaj z drugimi zakonskimi akti Navodilo 635 o izobraževanju delavcev, ki neposredno sodelujejo pri opravljanju železniškega prometa. Druge potrebe po izobraževanju pa ureja kadrovska služba z usklajevanjem vodstva podjetja.

Ali se slovenska podjetja dovolj izobražujejo?

Podjetja se čedalje bolj zavedajo pomena ravni usposobljenosti, saj čedalje več investirajo v poglobljanje znanja, razvijanje sposobnosti in spretnosti. Podjetja so prepoznala pomembnost teh lastnosti pri oblikovanju njihovih konkurenčnih prednosti v tako imenovani na znanju temelječi družbi. Zato ni nenavadno, da študije s področja menedžmenta svetujejo podjetjem, da se razvijejo v tako organizacijo,

ki pospešujejo izobraževanje vseh zaposlenih in s tem ohranjajo svojo konkurenčno sposobnost.

Iz zadnjih podatkov raziskave ENSR in IPMMP je razvidno, da okrog polovica evropskih in kar 66 odstotkov slovenskih podjetij zatrjuje, da so dejavnosti za razvoj novega znanja ključni del njihove podjetniške strategije.

Zanimiv podatek pa je, da se slovenska podjetja (65 odstotkov) bolj zavedajo pomena razvijanja novega znanja kot evropska (52 odstotkov) podjetja. Verjetno gre takšen rezultat pripisati zavedanju slovenskih podjetij, da je vzrok za njihovo relativno konkurenčno zaostajanje za evropskim ravno v pomanjkanju znanja in veščin.

Za kakovostno količinsko izobraževanje je treba strateško upravljati znanje, kajti znanje v današnjih podjetjih pomeni glavno oporno točko uspešnosti, zato je zelo pomembno, kako z njim upravljamo. Tukaj gre za to, da izsledimo tiste, ki poznajo načine, kako to doseči, ter uporabimo pri naslednjih načrtovanjih. Za vsako podjetje, ki želi držati korak z velikimi spremembami današnjega trga in zadržati ali ustvariti svoj konkurenčni položaj, je izobraževanje, razvijanje, sledenje in upravljanje novega ter obstoječega znanja nujno potrebno. Izrabljanje znanja v družbi je namenjeno ustvarjanju nove vrednosti, in zato je cilj vsake družbe, da bi ustvarila vrednost iz znanja, nakopičenega v družbi. Pri upravljanju in izrabljanju znanja je zelo pomembno, v katerem časovnem obdobju damo kak nov izdelek na trg. Tisti, ki da prvi izdelek in/ali storitev na trg, ima tudi večje znanje, obenem pa tudi nov, boljši izdelek ali storitev od konkurence.

Če rečemo, da z aplikacijo razvijamo znanje in če je vsak novi posel obenem priložnost za učenje, je jasno, da ima podjetje, ki ima največ novitet na trgu, tudi večjo prednost pred drugimi. Sposobnost uporabiti in izrabiti priložnosti, ki se pojavijo, ter uporabiti in izrabiti učne izkušnje in s tem ustvarjati dobiček, je samo po sebi tudi veščina; se pravi, veščina, ki ustvari nove veščine.

Na Slovenskih železnica upravljamo znanje z notranjim izobraževanjem po eni strani, po drugi strani pa podjetje spodbuja pridobivanje znanja s terciarnim izobraževanjem in kritjem stroškov takega izobraževanja, ki vpliva pozitivno na stanje v podjetju. Izrabljanje in upravljanje obstoječega in novo pridobljenega znanja pa podjetje pospešuje tudi z motivacijskimi pristopi, ki so izraženi v različnih notranjih aktih (Pravilnik o izobraževanju, pripravnosti, štipendiranju, napredovanju, Navodilo o inovacijah).

Sklep

Izobraževanje ima dvojni pomen. Pomembno je tako za podjetje in družbo, ki želi večjo gospodarsko rast. Družba želi izobraževanje podrediti svojim gospodarskim ciljem. Na drugi strani je izobraževanje tudi pomembno za posameznika. Glede na to lahko rečemo, da ima izobrazba določeno avtonomno funkcijo, ker je eksistencialna potreba posameznika, in je zato tudi vrednota sama po sebi, ne pa samo vrednota, glede na potrebe družbe. Posameznikova naklonjenost izobraževanju je sicer močno odvisna od njegovih prirojenih in privzgojenih sposobnosti ter materialnih možnosti, vendar pa je za njegov uspeh odločilno, kakšen pomen posameznik pripisuje izobrazbi oziroma kako vrednoti izobraževanje. Individualno vrednotenje izobraževanja je tesno povezano z družbenim vrednotenjem izobraževanja, ki se med različnimi družbami razlikuje predvsem zaradi razlik v stopnjah družbeno-ekonomskega razvoja.

Na Slovenskih železnica znanje, pridobljeno s strokovnim izobraževanjem, pravzaprav pogojuje izpolnjevanje zakonskih določil kot podlago in nujnost za opravljanje vseh procesov dela, torej s tem ne dosežemo prevelike povečane vrednosti podjetja. Za vse druge vrste izobraževanja pa Slovenske železnice dosežemo povečano vrednost podjetja, ki se mora odražati na vseh ravneh poslovanja. Povečana vrednost navzven ni vedno vidna, a to je že druga tema.

Oskar Orel (1958-2009)

Slovenske železničarje in šahiste je prve januarske dni presenetila žalostna vest, da nas je za vedno zapustil priljubljeni sodelavec in prijatelj Oskar Orel. Bil je prijazen, dobrohoten in velikodušen, s pozitivnim odnosom do življenja, smislom za humor in pripravljenostjo vedno pomagati, in zato bil zelo priljubljen med sodelavci na železnici. Njegova ljubezen do šaha je pritegnila in navdušila številne mlade, da so se začeli ukvarjati s šahom. Svoje šahovsko znanje je vrsto let delil tudi z železničarji. Poznavanje skrivnosti šaha je znal izjemno bistro, enostavno in zanimivo prelini v pisano besedo Nove proge in s tem dvigoval vedenje in željo po šahovski igri več tisočim bralcem.

Oskar se je rodil 2. decembra 1958 v Trbovljah, življenjska pot ga nato je zanesla na škofjeloško, kjer se je poročil. Po poklicu je bil inženir informatike. Svojo poklicno pot je začel leta 1979 v družbi GIP Beton v Zasavju. Leta 1984 se je zaposlil kot operater informacijskega sistema v Prometnem institutu v Ljubljani, kjer je nato od leta 1987 delal kot programer. Potem ko je oktobra 1993 del informatike

s Prometnega instituta prešel v upravno področje strokovnih služb na Slovenskih železnica, je Oskar postal organizator AOP, od leta 2000 pa je opravljal delo projektanta informacijskega sistema.

Kljub zdravstvenim težavam je vseskozi ostal zvest Slovenskim železnicam in je s svojo dejavnostjo in znanjem veliko prispeval. Zadnja leta je delal s polovičnim delovnim časom, vendar je bil vedno na razpolago, ko smo ga potrebovali. »Vsak dan posebej mi je podarjen,« je Oskar znal večkrat poudariti. Z izjemno inteligenco, razsodnostjo, pogumom je zaščitil zdravje in si priboril ne samo dneve, mesece, pač pa cela leta življenjske igre. Ključna leta, saj je v tem času izdelal načrt, živel svoje sanje, ustvarjal, izpolnil svoje poslanstvo. Živel je spoštovanja vredno polno življenje.

Oskar je živel za družino in za šah. Bil je dober oče in mož. Vse do zadnjega je bil pomemben član strokovnega sveta pri Šahovski zvezi Slovenije. V prostem času je vzgajal šahovski podmladek, pisal članke o šahu in organiziral šahovske dogodke.

Neizbrisen pečat je vtišnil tudi kot izjemen slovenski šahist in kot član šahovskega društva Železničar. S ponosom smo sledili njegovim uspehom in s ponosom smo se pred drugimi hvalili, da je to naš Oskar. Bil je zelo uspešen udeleženec železničarskih šahovskih olimpijad, meddržavnih železničarskih tekmovanj in drugih turnirjev.

Družino Orel je pred leti pretresla smrt hčere Karmen, ki je bila z 21 leti šahovska mojstrica in potencialna slovenska reprezentantka. V hčerini spomin je Oskar prirejal tradicionalni šahovski turnir v Škofji Loki, letos januarja je bil četrti. Prav okrog svojega srečanja z Abrahamom je Oskar v hčerini spomin in v samozaložbi izdal knjigo.

Radi se te bomo spominjali.

Tvoji sodelavci in prijatelji



Božo Popovič (1951-2008)

*Naše življenje je kot knjiga,
za listom list, za dnevom dan,
nihče ne ve, kdaj bo roman,
kdaj popisana zadnja stran.*

Po hudi bolezni in mnogo prezgodaj nas je zapustil Božo Popovič, naš sodelavec in prijatelj, skladiščnik postaje Jarše-Mengeš.

Ob prebiranju njegove življenjske knjige nismo mogli spregledati Božovih odlik in kreposti, ki so

zapisane krepko in pogosto: prijaznost, odgovornost, natančnost, vestnost, urejenost, spoštljivost ...

Naj bodo te lastnosti vzor nam in vsem prihajajočim rodovom, ki bodo delovali in ustvarjali na Slovenskih železnicah, podjetju, v katerem je Božo tako predano in z ljubeznijo delal dolga leta.

Dragi Božo, na koncu tvoje knjige se bohota turbobna množica nepopisanih strani, hkrati pa je med nami ostalo dosti nedorečenega. Za teboj ostaja velika

praznina, ki jo bomo le stežka zapolnili. Za vse, kar smo doživeli v tvoji družbi, se ti iz srca zahvaljujemo.

Ostal nam boš v trajnem spominu!

Tvoji sodelavci s postaje Jarše-Mengeš



Emil Grmek (1948-2009)

*Kako je prazen dom, dvorišče,
naše oko zamaže te išče.
Ni več tvojega nasmeha in lepih besed,
le trud in delo tvojih rok,
za vedno v spominu nam ostaja.*

Vsem zaposlenim na Slovenskih železnicah sporočamo žalostno vest, da nas je zapustil upokojeni strojevodja Emil Grmek. Petega januarja 2009 smo prijatelji, sosede, sodelavci – železničarji izvedeli žalostno novico, da mu je po zahrbtni bolezni nehalo biti srce.

Leta 1968 se je v Kopru na kovinarski šoli izučil za strugarja, se nato zaposlil v koprskem Tomosu, odslužil JNA in se za nekaj časa spet vrnil v Tomos. Leta 1971 si je službo poiskal bližje domu in odšel delat v takratna Vozila Gorica. A leta 1973 je naslovil prošnjo za strojevodskega kandidata na Vleko vlakov Nova Gorica, bil sprejet in še isto leto odšel v Maribor v strojevodsko šolo, ki jo je leta 1974 tudi uspešno končal. Tako se je tega leta začela njegova

strojevodska pot. Kot vsak začetnik je najprej vozil na lokomotivah serije 644 in 661, a kmalu zaradi potreb odšel v potniški turnus na dizelmotorne vlake serije 813 in z njimi srečno pripeljal do zaslužene upokojitve.

Po skoraj 28 letih, so se mu kolesa pod strojevodskim stolom ustavila 14. aprila 2000. Njegova strojevodska pot je bila velikokrat tudi kruta, saj si doživel tudi veliko grdih trenutkov, ki si jih nihče od nas ne želi, a tako je naše delo, da se tudi najhujšemu ne da izogniti. Vseeno smo te predvsem na goriški progi poznali po nasmejanem Emiljotu, kraševcu polnem dobre volje in izredno prijaznem sodelavcu. Nekateri, ki smo bili z njim v stikih, vemo, da je ob odhodu v pokoj dobil novo obvezo, saj je v rojstni Hruševici poleg svoje družine skrbel še za bolno mater.

Našel pa je tudi čas za nas prijatelje – sodelavce železničarje, mnogokrat smo si lepe trenutke delili v gorah naše prelepe Slovenije, se povesečili in nasmejali.

Četrtega januarja mu je srce prenehalo biti, kar še danes mnogi ne verjame, zakaj nas je zapustil po zahrbtni bolezni, ki je bila vse do njegove smrti tudi medicini neznanka.

Ko smo se poslavljali od njegove hiše v Štanjelu in se od njega še zadnjič poslovili na pokopališču v rodni Hruševici, so mu strojevodje s štanjelske postaje še zadnjič iz motornikov zapiskali v slovo.

Ob tem težkem trenutku izrekam v imenu Sindikata strojevodij Slovenije, OO Nova Gorica in OO Divača, ter v imenu drugih delavcev Slovenskih železnic, ženi Erminiji, hčerki Nataši, sinu Matjažu, materi Mariji in sestri Majdi iskreno sožalje.

Robert Živec



Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (11)

Zaposleni



Tretji dejavnik oziroma merilo modela odličnosti EFQM pomenijo zaposleni. Njegova opredelitev je:

Odlične organizacije upravljajo, razvijajo ter sproščajo vse zmožnosti svojih zaposlenih na ravni posameznika, timov in celotne organizacije. Zavzemajo se za poštenost in enakopravnost ter vključujejo in pooblašča zaposlene. Za zaposlene skrbijo, jih obveščajo, nagrajujejo in jim dajejo priznanje, tako da jih motivirajo in gradijo njihovo pripravljenost za uporabo lastnih spretnosti in znanja v korist organizacije.

Dejavnik zaposleni uresničujemo s petimi podmerili, in sicer:

3. a Organizacija načrtuje, upravlja in izboljšuje človeške vire;
3. b Organizacija prepoznava, razvija ter vzdržuje znanje in sposobnosti zaposlenih;
3. c Organizacija vključuje in pooblašča zaposlene;
3. d Med zaposlenimi in organizacijo poteka dialog;
3. e Organizacija zaposlene nagrajuje, jim daje priznanje in skrbi zanje.

Ta dejavnik je eden najzahtevnejših in najbolj kompleksnih. Ker gre za kadre in njihovo motivacijo, mora organizacija razviti vrsto mehanizmov, da se ta dejavnik pravilno vpelje in usmerja, saj je od njega odvisno, ali bo odličnost dejansko tudi dosežena. V okviru prvih osnutkov prihodnjega modela odličnosti so v delovnih skupinah izdelali pristope, ki jih kaže naslednja preglednica. V nadaljnji obdelavi bo prišlo do izpopolnitve in izboljšav.

(Nadaljevanje prihodnjič)

Podmerilo modela EFQM	Pristop Slovenskih železnic	Kratek opis pristopa
3. a Organizacija načrtuje, upravlja in izboljšuje človeške vire	Zaposlovanje	Načrtovanje in izvajanje zaposlovanja, skladno z zahtevami in potrebami procesov dela.
3. b Organizacija prepoznava, razvija ter vzdržuje znanje in sposobnosti zaposlenih	Potrebno in dejansko znanje/kompetence	Prepoznavanje potreb po strokovnem znanju in usposobljenosti ter primerjava z dejanskim stanjem (kadrovska analiza). Pregled stanja strokovnega znanja glede na spremembe tehnoloških procesov, predpisov in na podlagi predlogov skrbnikov procesov. Letna analiza odstopanja strokovnega znanja in usposobljenosti z dejanskim stanjem.
	Izobraževanje izvršilnih železniških delavcev	Izvajanje permanentnega izobraževanja in preverjanje strokovne usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev.
	Usposabljanje in ozaveščanje	Usposabljanje in osveščanje zaposlenih s področja varnosti in zdravja pri delu, ravnanja z okoljem, varovanja informacij, varčevanja z viri ...
	Organizirano izvajanje mentorstva	Mentorstvo ob nastopu službe, uvajanje v delo po izobraževanju ...
	Funkcionalno izobraževanje	Funkcionalno izobraževanje, skladno s potrebami procesov dela, novostmi, izboljšavami, sistemskim znanjem, metodami ...
	Izobraževanje ob delu	Pridobivanje novega znanja za že zaposlene.
	Kadrovsko štipendiranje	Štipendiranje novih kadrov na vseh ravneh, predvsem deficitarnih kadrov.
	Izobraževanje po nacionalnih poklicnih shemah	Uvajanje sistema izobraževanja po nacionalnih poklicnih kvalifikacijah (NPK) za poklice v temeljnih dejavnostih.
	Pedagoško-andragoška usposobljenost	Usposabljanje delavcev za izvajanje internega usposabljanja (pedagoško-andragoški in strokovni izpiti).
3. c Organizacija vključuje in pooblašča zaposlene	Sistem pooblastil	Določanje pooblastil v zvezi z organizacijo, načrtovanjem delovnega procesa in izvajanje drugih ukrepov v organizacijski enoti, izvajanje pooblastil v zvezi z izvajanjem in nadziranjem delovnih procesov na podlagi posameznih predpisov (npr. prva in druga stopenjska kontrola) in pooblaščenje vodilnih in vodstvenih delavcev na posameznih organizacijskih ravneh za odločanje o pravicah in obveznostih zaposlenih, pooblastila v zvezi s pogodbami in razpolaganjem z denarnimi sredstvi, sprememb in inovacij ...
	Skupinsko/timsko delo	Vključevanje zaposlenih v skupine in time za reševanje kompleksnih nalog in nalog, ki zajemajo več področij dela oz. organizacijskih enot. Sestanki - timi in krožki kakovosti in ravnanja z okoljem, kolegiji oziroma delovni sestanki na različnih organizacijskih ravneh.
3. d Med zaposlenimi in organizacijo poteka dialog	Notranje komuniciranje	Dialog prek predstavnikov delavcev v svetu delavcev in organih upravljanja (delavski direktor, NS), s socialnimi partnerji. Komuniciranje med vodji in zaposlenimi in splošno komuniciranje. Komunikacije potekajo ustno, po intranetu, internem glasilu, službenih obvestilih ...
3. e Organizacija zaposlene nagrajuje, jim daje priznanje in skrbi zanje	Motivacija in napredovanje	Horizontalno napredovanje v okviru veljavne kolektivne pogodbe. Usklajevanje plačnega sistema (z vidika kakovosti in količine opravljenega dela, ustreznost primerjava DM z DM v drugih predvsem konkurenčnih organizacijah).
	Nagrade, priznanja, olajšave	- Participiranje delodajalca pri PDPZ; - Stimulacija za stalnost zaposlitve na SŽ (senioriteta); - Zagotavljanje zdravstvene preventive za izboljševanje psihofizičnih sposobnosti zaposlenih; - Priznavanje voznih olajšav; - Nadstandardno stimuliranje delovnih razmer; - Jubilejne nagrade in priznanja ...



Pogled s Karnijskih Alp proti jugu na Zahodne Julijske Alpe. Najvišji je Montaž. Na desni se vidi Železna dolina.



Špik nad Policami (Montaž, 2.753 m).

Tabeljski koridor



Tabeljska železniška proga med Tabljo in Guminom na turistični karti SŽ.

Tabeljska železniška proga od Trbiža do Vidma v Italiji (italijansko Pontebba): http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Udine-Tarvisio) je sodobna dvotirna elektrificirana proga, ki povezuje koroški Beljak z Gorico in Trstom (ter Benetkami) po ozemlju sosednje italijanske avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine. Ime je dobila po kraju Tablja (Pontebba), ki leži na stičišču Kanalske (Val Canale) in Železne doline (Canal del Ferro). Po obeh dolinah teče reka Bela (Fella), ki se pri kraju Hudica (Carnia) izliva v reko Tilment (Tagliamento). Dolini razmejuje ta Karnijske (na severu in zahodu) od Julijskih Alp. Po pobočjih Zahodnih Julijcev Lopič (Monte Plauris, 1.958 m) in Veliki Karman (Čampon, 1.709 m) nad dolino reke Tilment na robu Beneške Slovenije (http://sl.wikipedia.org/wiki/Beneška_Slovenija) se je slovenski jezik do danes ohranil najdlje proti zahodu. Prvotno železniško progo po dolinah Bele so dogradili leta 1879, ko je bila

Tablja še mejni kraj med avstro-ogrskim cesarstvom in Kraljevino Italijo. Današnja hitra proga je bila končana leta 2000 in je dolga 94 kilometrov. Vodi skozi 13 predorov v skupni dolžini 46 kilometrov, kar znaša 48 odstotkov celotne dolžine proge!

Tabeljsko železniško progo pri nas pogosto prikazujejo kot hitro konkurenčno progo, po kateri bi se lahko v prihodnosti po najbolj pesimistični varianti (če v Sloveniji ne bi pravočasno modernizirali železniške infrastrukture) železniški tovor preusmeril iz Beljaka po italijanskem ozemlju v Luko Trst, namesto po slovenskem ozemlju v Luko Koper, zaradi česar bi se lahko občutno zmanjšal obseg tovarnega prometa Slovenskih železnic. Navedeni primer pa lahko sprejmemo tudi kot razvojni izziv in si zadevo pogledamo z druge, bolj optimistične plati. Poimenujmo celotno dvotirno železniško progo od Trbiža do Trsta za »Tabeljski koridor«. Včasih pozabimo, da je Trbiž poleg Opčin in Gorice tretja vstopna točka (prek ozemlja republike Avstrije), s katero je slovensko železniško omrežje povezano z italijanskim. In na relaciji Ljubljana-Beljak-Trbiž-Videm-Benetke potniški promet že poteka (vozni red in cenik vozovnic je na spletni strani Slovenskih železnic). Ob železniški progi in v širšem zaledju Tabeljskega koridorja živi približno sto tisoč zamejskih Slovencev, ki so uradno priznana manjšina v Videmski, Goriški in Tržaški pokrajini. Videm pa je poleg tega tudi prestolnica dežele z 1,2 milijona prebivalcev.

V evropskem duhu čezmejnega sodelovanja je torej v obojestranskem gospodarskem interesu učinkovita prometna povezava (v potniškem in tovarnem železniškem prometu) med Slovenijo in deželo Furlanijo – Julijsko krajino (v obeh smereh in tudi po Tabeljskem koridorju), pri čemer lahko organizacije slovenske manjšine v

Italiji posredujejo pri navezovanju gospodarskih stikov in pri trženju na obeh straneh državne meje. Slovenska kulturno-gospodarska zveza na primer ima svoje sedeže v Trstu, Gorici in Čedadu, spletno stran pa na <http://skgz.org/slo/home>. Primer uspešnega čezmejnega sodelovanja je tudi mednarodni Intereg III projekt Palpis, ki je povezal Triglavski narodni park v Sloveniji z Naravnim parkom Alpsko predgorje v Italiji. Slednji na italijanski strani sega od Kanina do Lopiča. Italijansko-slovenska predstavljena publikacija je na spletni strani <http://www.palpis.org/documenti/palpisnews1.pdf>.

Vse železniške postaje od Trbiža do Gumina (Gemona) so lahko izhodišče za planinske pohode v Zahodne Julijske Alpe. Pušja vas (Venzona) je tudi zgodovinski in umetnostni spomenik ter izhodišče za vzpon na Lopič in na druge vrhove naravnega parka. Gumin leži na slovensko-italijansko-furlanski narodnostni meji. V njem je več kulturno-zgodovinskih zanimivosti, iz mesta pa se lahko povzpne na Veliki in Mali Karman. Videm (izvirno slovensko Vidon) je deželna prestolnica z 99.000 prebivalci. V občini živi 1.500 Slovencev. Številne politične, kulturne in gospodarske informacije ter ažurne novice najdemo na uradni spletni strani dežele v slovenščini: <http://www.lingue.regione.fvg.it/minor/sl/homepage.aspx>. Mesto je pomembno železniško križišče, kjer se Tabeljska proga razdeli na štiri smeri: 1. Benetke, 2. Palmanova-Červinjan, 3. Gorica-Trst-Slovenija in 4. Čedad (Cividale). Čedad (izvirno slovensko Staro mesto) je središče Beneških Slovencev. V občini jih živi približno 3.300. V Čedadu si lahko turisti ogledajo več znamenitosti, kot je na primer Hudičev most čez reko Nadižo: http://www.cividale.com/citta/ponte_uk.asp. Vožnja z lokalnim vlakom med Vidmom in Čedadom traja 19 minut.

Slovenske železnice so 14. januarja 2009 v Vidmu odprle novo predstavništvo, s čimer so v sosednji deželi vzpostavile tako imenovano tržno mostišče (angle-

Planina Polce, Žrd (Monte Sart, 2.324 m), desno zadaj Lopič.



Planina Polce, v ozadju Lopič (Monte Plauris, 1.958 m), desno Strma peč (Monte Cimone, 2.379 m).



Pogled iz Kanalske doline na Poldnašnje špico in Dve Špici (Due Pizzi)



ško »Marketing Bridgehead«). Ljubljano in Trst pa bi bilo treba povezati še s parom direktnih vlakov InterCity, ki bi vozila po Tabeljskem koridorju in bi med potjo ustavljala na naslednjih železniških postajah: Trbiž, Ukve (Ugovizza), Pušja vas (Venzona), Gumin (Gemona), Videm (Udine), Krmin (Cormons), Gorica, pri jadranskih letoviščih Sesljan (Sistiana), od tam po razgledni Rilkejevi poti pridemo na grad Devin oziroma Duino: http://sl.wikipedia.org/wiki/Devin,_Italija) in Nabrežina (Aurisina) ter pri turistično zelo obiskanem gradu Miramar (Miramare; <http://sl.wikipedia.org/wiki/Miramare>). Vlak bi lahko imenovali **InterCity Alpe-Adria**. Steve Ballmer, izvršni direktor Microsofta, je v intervjuju za revijo Fast Company razložil, da gredo proizvodi in posli skozi tri faze: vizijo, potrpljenje in izvedbo. Ta članek predstavlja vizijo.

Most stare, opuščene železniške proge čez reko Belo v Železni dolini



Planina Polce, pogorje Kanina in Žrd (Monte Sart, 2.324 m).



Februarja ugodno z vlakom

Potovanje s Slovenskimi železnicami je tudi pozimi prijetno in zanimivo. Februar je za marsikoga najbolj priljubljen mesec, saj ponuja vse, od praznika ljubezni, največjega kulturnega praznika do obilice zabave. Z vlaki Slovenskih železnic se lahko odpravite na smučanje, izlet ali obisk prireditelj, na kurentovanje na Ptuj ali karnevale na Reki, v Opatiji in Beljaku. Vabimo vas v mesta, v katerih se boste tudi letos lahko sprehajali kot liki iz domišljije ali realnega sveta, ali pa boste opazovali druge ... In tistim, ki bodo potovali z vlakom, ne bo treba skrbeti za vremenske razmere niti šteti morebitnih kozarčkov. Prepustite se torej rajanju in nato ponovno na vlak domov.

Predstavljamo vam nekaj aktualnih ugodnih ponudb za potovanje z vlakom v februarju.

Na zabavno smučanje z vlakom

Smučarji so letos vsekakor prišli na svoj račun, saj nas je letošnja mrzla zima radostno obdarila z izredno bogato pošiljko snega. Do smučišč pa se lahko odpravite tudi z vlakom. Pot je tako lahko udobna, enostavna, pa tudi poceni. Smučarjem in vsem prijateljem rekreacije, ki se bodo peljali z vlakom do Maribora na smučišče Pohorje ali do Bohinjske Bistrice do smučišča Kobla ali Vogel, Slovenske železnice ponujajo vrsto ugodnosti in popustov (tudi do 50 odstotkov). Ti veljajo za otroke, mladino, starejše in upokojece ter skupine, posebej zanimiv pa je popust Turist vikend. Poleg tega pa z nakupom železniške vozovnice prihranite tudi pri nakupu smučarskih vozovnic na vseh treh omenjenih smučiščih.

Zdraviliški vlak

Skupaj z Zdraviliščem Laško in s Termami Olimia organiziramo ugoden obisk obeh zdravilišč. Kot nalašč za vse, ki želijo potovati manj stresno, varno, udobno in seveda v prijetni družbi – z vlakom. Obe zdravilišči sta v neposredni bližini železniške postaje. Zdraviliški vlak iz Ljubljane v Laško in Podčetrtek vozi vsako soboto ob 7.30. Iz Podčetrčka se vrača ob 18.23, iz Laškega pa ob 19.09.

Ugodnosti za upokojece in starejše osebe – polovična cena ob koncih tedna

Izkaznica za starejše osebe nad 60 let in upokojece omogoča 30-odstotni popust med delavniki, 50-odstotni popust pa za potovanja ob sobotah, nedeljah in praznikih (v notranjem prometu). Izkaznica stane pet evrov in velja eno leto.

Izkaznico lahko kupite na vseh železniških postajah. Pri nakupu je treba predložiti osebni dokument s fotografijo; upokojece predložijo tudi zadnji odrezek pokojnine ali veljavno potrdilo banke.

Pripeljite s sabo tudi vnuke. Zanje imamo še prav posebne popuste!



Z družinsko izkaznico občutno ceneje

Ko se na prijetno doživetje ob koncu tedna, med prazniki ali med počitnicami na pot odpravi družina, lahko vsi člani potujejo 40 odstotkov ceneje, otroci do 12. leta starosti pa kar brezplačno.

Popust uveljavite na podlagi družinske izkaznice K-17, ki jo dobite pri potniški blagajni na železniški postaji.



Ugodnosti za otroke

Cene vozovnic na vlakih v Sloveniji so za otroke od 6. do 12. leta starosti polovične! Otroci do 12. leta, ki potujejo v spremstvu staršev ali odrasle osebe, so upravičeni do popusta za družinska potovanja. Otroci do 6. leta, ki ne zasedajo sedeža in potujejo v spremstvu odraslega, lahko po Sloveniji potujejo brezplačno in brez vozovnice.

BTC City, vodno mesto Atlantis ...

Nakupi, zabava, osvežitev v vodnem mestu Atlantis ... in še marsikaj! Kako se izognete gneči na cesti in nevšečnostim s parkiranjem? Z vlakom! Vodno mesto Atlantis – idealno mesto za vso družino. Za goste, ki predložijo veljavno železniško vozovnico, velja v Vodnem mestu Atlantis 25-odstotni popust.

Vlaki vozijo od ponedeljka do sobote s postaje Ljubljana do postajališča BTC City. Odhodi so ob 8.15, 11.40, 14.05, 17.40 in 19.45. Vlak vozi s postajališča BTC City ob 8.55, 12.34, 14.35, 18.10 in 21.19.

Povratna vozovnica stane 1 evro, brezplačno pa se lahko z vlakom vozijo potniki z veljavno abonentsko vozovnico (ne glede na relacijo), potniki z veljavno enosmerno ali povratno vozovnico za potovanje v Ljubljano in otroci do 6. leta starosti, ki potujejo v spremstvu odrasle osebe.



Krožna vozovnica Regio AS

Za ljubitelje potovanja z vlaki, ki si želijo doživeti kaj posebnega, pa je uvedena krožna vozovnica Regio AS na relaciji Ljubljana-Jesenice-Beljak-Celovec-Prevalje-Maribor-Celje-Ljubljana. Mogoč je nakup tudi vozovnice za potovanje v obratni smeri. Poljubna je tudi izbira odhodne postaje – potnik lahko začne potovanje tudi v Mariboru ali Celju. Za samo 29 evrov bo tako mogoče z vlakom v štirih dneh – kolikor velja vozovnica – »zarisati« zanimiv krog prek Slovenije in Avstrije.

Izlet z vlakom

V Koper

Koper je podobno kot številna druga mesta pri nas prijetno dolga izletniška zgodba, da jo ponovimo večkrat oziroma si njeno pripoved privoščimo več dni zapored, saj si v enem samem dnevu ne moremo ogledati vseh zanimivosti in še manj doživeti utripa starega mestnega jedra z bogato zgodovino in številnimi znamenitostmi.

Koper je v zadnji polovici stoletja zaznamovala rast pristanišča in industrije, ki jo je pospešila zgraditev železniškega tira do Prešnice leta 1967 – panoramski vrhunec vožnje s potniškim vlakom po njem je veličasten prehod čez Kraški rob –, po izletniško-turistični plati pa Koper slovi predvsem po zapuščini iz obdobja Beneške republike od konca 13. stoletja do konca 18. stoletja. Čeprav se zgodovina mesta piše že dobrih 2000 let, je Koper – takratni Capo d'Istria – za časa Benečanov doživel močan gospodarski in kulturni razvoj, ki

smo mu v podobi bogate arhitekturne in druge dediščine priča še danes.

Za temeljno srečanje s starim mestnim si privoščimo ogled, ki je opisan v nadaljevanju in je podrobno predstavljen tudi na info karti Kopra, ki jo dobimo v koprskem turistično informacijskem centru na Titovem trgu 3 (tel. 05/664 64 03). Odprt je vsak dan od 9.00 do 17.00. Tu se oskrbimo še z drugim informativnim gradivom ali se po vnaprejšnji telefonski najavi dogovorimo za vodene skupinske ogledje mesta. Na obisk Kopra se pripravimo tudi z obiskom spletne strani www.koper-tourism.si.

Z železniške postaje stopimo mimo avtobusne postaje do Kolodvorske ceste in gremo ob njej do Vojkovega nabrežja na robu starega mestnega jedra. Medtem ko se približujemo srednjeveškemu Koprju, ni odveč, če si predstavljamo, da je bil Koper nekdanj z obizdjem obdano mesto na otoku, s trdnjavo zavarovan dolg lesen most do mestnih vrat Muda pa edini kopenski dostop v mesto. Hodimo po območju nekdanjih solin, ki so delovale do začetka 20. stoletja. Takrat so jih izsušili, mesto pa je izgubilo otoško podobo.

Na Vojkovem nabrežju zavijemo levo in stopimo do vrat Muda, ki so edina ohranjena od nekdanjih dvanajstih mestnih vrat. Skoznje vstopimo na Prešernov trg, gremo mimo vodnjaka Da Ponte, ki posnema most Rialto v Benetkah, ter zavijemo levo na Župančičevo ulico. Za palačo Carli zavijemo desno in se

po Čevljarski ulici, najprometnejši in trgovsko najpomembnejši ulici srednjeveškega Kopra, sprehodimo na Titov trg. Tu se zdaj kar neke posejimo oziroma naredimo krog po trgu več, saj ga obdajajo oziroma so na njem nekatere največje koprskje znamenitosti, med njimi Pretorska palača (mestna hiša iz časa Beneške republike), Loža (tu so se zbirali meščani ter razpravljali o mestnih zadevah) in 54 metrov visok mestni stolp. Nekdanj je rabil za opazovalne namene, danes pa igra vlogo zvonika stolnične cerkve Marijinega vnebovzetja. Rabi tudi za razgledne namene, saj se nanj vzpne do višine 43 metrov ter si privoščimo širen razgled po Koprju in okolici.

S Titovega trga, kjer se ne pozabimo ustaviti v turistično informacijskem centru, gremo mimo stolnice ter zaokrožimo okoli parka na Trgu Brolo in se vrnemo na Titov trg, s katerega se po Kidričevi ulici spustimo na Carpacciov trg in do morja. Medtem se ustavimo vsaj v Pokrajinskem muzeju Koper, ki domuje v palači Belgramoni-Tacco. V muzeju si ogledamo več zbirk, ki prikazujejo kulturno dediščino in zgodovinske posebnosti slovenske Istre in zaledja od prazgodovine do novejšega časa, poudarek pa je na obdobju Beneške republike. Na muzejskem vrtu je lapidarij. V tem letnem času je med tednom odprt vsak dan, razen ponedeljka, od 10.00 do 18.00, ob sobotah in nedeljah od 9.00 do 13.00. Muzej lahko obiščemo vnaprej na spletnem naslovu www.pmk-kp.si.

V sklopu muzeja je tudi etnološka zbirka v beneško-gotski hiši na Gramšijevem trgu na vzhodu starega mestnega jedra.

Ker smo na Carpacciovem trgu le



Detajl Da Pontejevega vodnjaka

Nekdanja mestna vrata Muda so bila več stoletij edini vhod v mesto s kopnega.



korak od morja, si privoščimo še sprehod desno na Ukmarjev trg ter vsaj pogled na Marino Koper, če ne kar daljše posedanje ob morju. Ko pride čas, se ob obali mimo Carpacciovega trga po Pristaniški ulici vrnemo do vrat Muda in gremo po Vojkovem nabrežju do Kolodvorske ulice, kjer zavijemo desno in se vrnemo na železniško postajo.

Med pohajanjem po Koprju se zagotovo pojavi ne le lakota, temveč tudi žeja, rešitev težave pa je več kot enostavna, saj primer-nih gostinskih ustanov, v katerih so nam pripravljeni priskočiti na pomoč, ob poti ne manjka.

*Široko zleknjen pred nami, Dobrač,
Sloniš po starem, ti sleme čudaško!
Gospoda nemška te kliče drugač:
Prekrščen ji služiš v »Planino beljaško«.*

*A nam ostaneš, kar vedno si bil:
Dobrač ... brez dobov, še malo ne dober ...
Si res velikan se v kamen živ
Izrodil kedaj, začaran si Ober??*

Fran Eller

Vir: Slovensko prosvetno društvo Dobrač
na Brnici (<http://www.spd-dobrac.at/>)

Dobrač in Ojstrnik s Poludnika.

Z vlakom v Čajno in na Dobrač

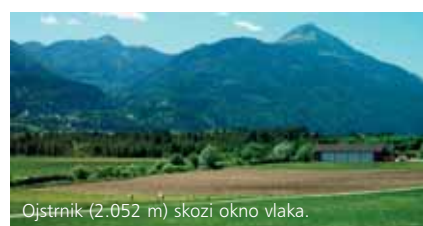
Čajna (nemško Nötsch, 569 m, 2.300 prebivalcev) je naselje in sedež občine na uradnem dvojezičnem (nemško-slovenskem) območju v Ziljski dolini pod Dobračem na avstrijskem Koroškem. V Čajno se pripeljemo iz Beljaka (Villach) z lokalnim vlakom v dobre pol ure. Kraj je postal širše poznan po mednarodnem projektu »Tri roke – Združenje vrtcev Alpe-Jadran«, ki ga sofinancirata Evropska unija in Koroška. V duhu evropskega povezovanja treh sosednjih dežel, treh jezikov in treh kultur so se povezale občine Čajna, Kranjska Gora in Trbiž z namenom zgraditve mreže vrtcev, v katerih otroci spoznavajo kulturo in jezik svojih sosedov tako, da jih enkrat na teden obišče vzgojiteljica iz sosednje dežele. Več informacij o projektu je v trojezični publikaciji na spletni strani http://www.noetsch.at/DreiTriTre_Folder_2006.pdf. Znamenitost Čajne je renesančni dvorec Wasserleonburg, ki je preurejen v luksuzni hotel: <http://www.wasserleonburg.at/haupt.htm>. Leta 1937 je v dvorcu na skrivaj preživel medene tedne vojvoda Windsorski, ki je pred tem zaradi poroke z Američanko Simsonovo odstopil kot britanski kralj Edvard VIII. V zaselku Čače (Saak) tik pod vznožjem Dobrača stoji župnijska cerkev sv. Kancijana. Njena zunanja freska z imenom Smrtna preproga je delo moravskega umetnika Antona Koliga. Cerkev ima svojo podružnico na vrhu Dobrača (2.166 m). To je tako imenovana »Slovenska cerkev« (Windische Kirche) iz leta 1690: [\[che-kaernten.at/pages/pfarre.asp?id=374&pageid=12096\]\(http://www.kath-kir-che-kaernten.at/pages/pfarre.asp?id=374&pageid=12096\), ki so jo zgradili v spomin na katastrofalni koroški potres leta 1348, ko se je odlomil južni del Dobrača in zgrmel v Ziljsko dolino. Plaz je zasul 17 vasi in zajezil reko Ziljo, da je nastalo jezero, v katerem je potonilo 10 vasi. Valvasor je zapisal, da je bilo takrat na Kranjskem, Koroškem in Štajerskem porušeni 26 mest, ter 40 gradov in cerkva. Zemlja se je stresala 40 dni. Žrtev je bilo skupaj 20.000, morda celo 40.000. Dobrač zagotovo ni »dobra gora«. Njegovo ime izvira iz slovenske besede »dob« – to je hrast, Dobrač pa pomeni goro s hrastovimi gozdovi.](http://www.kath-kir-</p>
</div>
<div data-bbox=)

V Čajni prenočujejo smučarji, ki smučajo na Mokrinah (Nassfeld). Iz Čajne do spodnje postaje žičnice v vasi Dropolje (Tröpolach) vozi smučarski avtobus, od istoimenskega železniškega postajališča do žičnice pa je petnajst minut hoje. Več turističnih informacij o Čajni ter spletne povezave so na <http://de.wikipedia.org/wiki/Nötsch>. Kraj je tudi izhodišče za vzpon na Dobrač za »prave planince«, ki »uporabljajo samo vlak in noge«. Danes se večina obiskovalcev Dobrača nanj pripelje z avtom iz Beljaka po udobni 17 kilometrov dolgi dvopasovni asfaltirani cesti do parkirišča Trata / Rosstratte na višino 1.732 m. Ob cesti je enajst parkirišč in razglednih točk. Pri 6. parkirišču je botanični vrt (Alpengarten Rote Wand, 1.403 m). V sezoni od glavne železniške postaje v Beljaku do parkirišča Trata vozi avtobus: <http://www.postbus.at/de/Regionen/Kaernten/>. Od par-

kirišča do vrha Dobrača je uro in pol hoje po večidel položni, slabši makadamski cesti. Na vrhu stojijo: oddajnik avstrijske radiotelevizije, planinska koč Ludwic Walter Haus, vremenski postaji ter »slovenska« in »nemška cerkev« (Deutsche Kirche). Slednjo so leta 1692 postavili rudarji iz rudnika v Plajberku (Bad Bleiberg), ob severnem vznožju Dobrača. V rudniku so do konca 20. stoletja kopali svinčevo rudo. Obe cerkvi sodita med najvišje ležeče romarske kraje v Evropi. S slemenom Dobrača je lep razgled na koroška jezera ter Julijske Alpe, z vrha pa vidimo tudi Dolomite in Veliki Klek (Grossglockner, 3.798 m). Morda najlepší pa je pogled od slovenske cerkve na Ziljsko dolino in Karnijske Alpe. **Pogorje Dobrača so proglasili za naravni park, na smučiščih pod vrhom pa so podrli vse žičniške naprave, tako da je Dobrač trenutno edini smučarski center v Evropi brez žičnic. Kljub temu (ali pa ravno zaradi tega) se je število obiskovalcev še povečalo!** Številne uporabne informacije o Dobraču in njegovem naravnem parku ter spletne povezave najdemo na internetni strani <http://de.wikipedia.org/wiki/Dobradsch>. Za orientacijo na izletu bo zadoščala že avtokarta Slovenije, na dvojezični karti Koroške na <http://www.nsk.at/viewkarta.html> pa je ime Čajne pomotoma izpadlo. Najbolj natančno, v merilu 1:50.000, Čajno in Dobrač prikazuje Atlas Slovenije na straneh 21 in 22.

Prijetno potovanje in smuka!

Pogled z razgledne galerije zvonika cerkve sv. Jakoba v Beljaku na Dobrač.



Ojstrnik (2.052 m) skozi okno vlaka.

Železniška postaja Čajna (Nötsch) pod Dobračem (2.166 m).



Župnijska cerkev sv. Kancijana v zaselku Čače (Saak) pod Dobračem.



Slovenska cerkev na Dobraču



Nemška cerkev in koč na Dobraču



Sleme Dobrača



Železniški dogodki v Bruslju

Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) je organizirala konferenco **EurailFreight 2009 – konferenco o tovarnem prometu v Evropi** s poudarkom na »izzivih tovarnega prometa po njegovi liberalizaciji«, ki jo je evropska zakonodaja uveljavila 1. januarja 2007. Na konferenci, ki je bila v Bruslju, 20. januarja, je bilo okrog dvesto navzočih.

V treh tematskih sklopih so predstavniki evropskih političnih institucij, železniških prevoznikov ter uporabnikov njihovih storitev in raziskovalnih institucij orisali dosednji razvoj liberalizacije železniškega trga in konkurenice na trgih v različnih okoljih, izpostavili probleme in izmenjali razmišljanja o novih pobudah Evropske komisije za razvoj evropskih koridorjev za tovorni promet in revizijo dokumenta o razvoju evropskega transportnega omrežja (TEN-T) v obdobju 2013–2020 ter o vplivih čedalje dražje energije na transport.

Navzoče na konferenci je nagovoril namestnik ministra za transport Češke Republike, gospod Vojtech Kocourek, kot predstavnik države, ki predseduje Svetu EU v prvem polletju 2009. Poudaril je pomen razvoja železniškega sistema v Evropi ter vzpostavitev ravnovesja pogojev poslovanja med železnico in cesto, ki naj bi ga prinesla revizija direktive o evrovinjeti z uveljavitvijo načela vključitve (internalizacije) eksternih stroškov v ceno prevoza; to je stroškov, ki jih različni prevozni načini povzročajo okolju in družbi.

Predstavniki železnic, ki so s svojo dejavnostjo že navzoče na trgih zunaj svojih nacionalnih meja, so poudarili, da v Evropi poteka liberalizacija trgov različno, nekateri še vedno omejujejo dostop, kar je tudi pred časom ugotovila Evropska komisija. Poudarili so, da je izboljšanje stanja železniške infrastrukture ter vlaganje v nove tehnologije pogoj za večjo kako-

vost prevoza blaga po železnici. Ugotavljali so, da se je tržni delež železnice na trgih, ki so liberalizirani, povečal v primerjavi z deležem cestnega prevoza, predvsem je to zaznati na koridorju Rotterdam–Genova, enako tudi v Nemčiji. Primer Poljske je pokazal, da je liberalizacija trga na Poljskem pripeljala že sedemdeset novih železniških prevoznikov ter hkrati povzročila Poljskim državnim železnicam (PKP) velike probleme. Zaradi nerešenih finančnih bremen iz preteklosti, neustrezne opremljenosti ter zakonske obveznosti, da vozijo ekonomsko nerentabilne posamične pošiljke, je dejavnost tovarnega prometa PKP ekonomsko neuspešna, medtem ko so novi manjši operaterji na boljšem, saj so svojo dejavnost začeli neobremenjeni. Toda kljub liberalizaciji, tržni delež železnice na Poljskem pada. Razpravljavci so se dotaknili tudi sedanje globalne ekonomske krize ter menili, da bodo morala podjetja za žele-

zniški prevoz vlagati še več truda za povečanje kakovosti storitev, zmanjšanje stroškov in razvijanje novih poslovnih modelov kot na primer, razvijanje partnerstev.

Gospod Karel van Miert, koordinator dejavnosti na prednostnem evropskem koridorju 1 (Berlin–Verona/Milano–Bologna–Napoli–Messina–Palermo) ter sooblikovalec politike razvoja evropskega železniškega omrežja (TEN-T), je poudaril, da je praksa iz preteklega obdobja na nacionalni ravni pokazala na premajhno sodelovanje med državnimi uradniki in železnico, ko so se določali prednostni projekti. Načrtovani razvoj infrastrukture mora temeljiti na potrebah trga, zato bo treba pri nastajanju novega dokumenta EU o razvoju TEN-T povezati zainteresirane strani ter preseči ozko gledanje, torej, ne le proge, temveč tudi razvoj terminalov in realizacija vseh spremljajočih ukrepov (na primer: odpravljanje hrupa) s poudarkom na vzpostavljanju inte-

roperabilnosti prek nacionalnih meja. Ne glede na sedanjo gospodarsko krizo je treba nadaljevati načrtovana vlaganja, sicer se bo železniški promet v prihodnosti še prej soočil z omejenimi zmogljivostmi na infrastrukturi. Glavno vlogo pri zagotavljanju virov financiranja morajo imeti države.

Konferenco je končala razprava o vplivih cene energije oziroma goriva na ceno transporta. Dosedanje analize kažejo, da kljub visoki ceni goriva prevoz po cesti raste, tako da v danem trenutku ni mogoče dati odgovora na to, kje je prag, ko bo prišlo do preobrata. Švicarski primer kaže, da politična volja lahko prispeva k preusmeritvi tovora s cest na železnico; v Švici je sedanji tržni delež prevoza blaga po železnici 40 odstotkov. Razpravljavci so zato ponovno pozvali k uveljavitvi načela vključevanja eksternih stroškov v ceno cestnega transporta, saj bodo le tako lahko vzpostavljeni pravični konkurenčni pogoji med cesto in železnico.

Sedanja direktiva o evrovinjeti ne dovoljuje internalizacije eksternih stroškov za cestni transport, medtem ko direktiva Evropske skupnosti 2001/14 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivost in pristojbini za uporabo železniške infrastrukture dovoljuje uporabo načela o vključevanju stroškov vplivov na okolje, ki jih povzroča železniški transport.

Kategorije eksternih stroškov	Kdo jih plačuje?	
	Uporabniki transportnih storitev	Neuporabniki transportnih storitev
Podnebne spremembe (emisije CO2) - katastrofe - manjši pridelki	ne	- zavarovalni - davkoplačevalci - posamezniki - prihodnje generacije
Onesnaževanje zraka - človekovo zdravje - zdravje živali	ne	- zdravstveno zavarovanje - davkoplačevalci - posamezniki
Nesreče - poškodbe ljudi - materialne škode	deloma preko zavarovanj	- zavarovalnice - davkoplačevalci - posamezniki
Zastoji - stres za človeka - manjša produktivnost	deloma, z manjšo storilnostjo	- podjetja - posamezniki - zdravstveno zavarovanje
Hrup - stres za človeka	ne	- posamezniki - zdravstveno zavarovanje

Vir: CER

Za leto 2006 so eksterni stroški, ki jih povzroča cestni promet v Evropi, ocenjeni na 300 milijard evrov, to je skoraj toliko, kolikor znaša letni družbeni proizvod države Švedske.

Vir: Študija UNITE



Hans-Jörg Grundman (UNIFE), Moritz Leuenberger (švicarski minister za promet, prejemnik nagrade), Mauro Moretti (FS), Antonio Tajani (podpredsednik Komisije EU in komisar za promet EU), voditeljica, Bengt Sterner (vodilni inženir, prejemnik nagrade), Michael Clausecker (UNIFE) in Johannes Ludewig (CER).

V nadaljevanju konference je bila podelitev **nagrad za dosežke na področju prometne politike in železniških tehničnih rešitev**. Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) ter Združenje evropske železniške industrije (UNIFE) sta dogodek združila z rednim letnim sprejemom. Navzoči so bili generalni direktorji železnic visoki predstavniki industrije, političnih institucij EU in državnih predstavništev s sedežem v Bruslju.

Prvo nagrado je prejel minister za transport Republike Švice, gospod Moritz Leuenberger. Od leta 1995, ko je na čelu Zveznega oddelka za okolje, transport, energijo in zveze, je zaslužen za razvoj trajnostne prometne in okoljevarstvene politike. Z namenom preusmeritve tovora s cest na železnico je leta 2001 uveljavil pristojbino za vožnjo težkih cestnih vozil na celotnem območju Švice, medtem ko je za znižanje emisij CO₂ vpeljal leta 2008 davek na uporabo fosilnih goriv. V svojem zahvalnem govoru je dejal, da gre zahvala za omenjeno tudi švicarskim državljanom, ki so železnici pozitivno naklonjeni ter njihovu odnosu do okolja. Nagrado mu je vročil podpredsednik Evropske komisije EU in komisar za transport, gospod Antonio Tajani, z besedami: »Švica je poleg pristojbin, ki spodbujajo trajnostni transport, tudi liberalizirala železniški trg v prepričanju,

da bo s tem železnica postala učinkovitejša in prava alternativa cestnemu transportu«. Nagrado na področju tehničnih dosežkov je prejel gospod Bengt Sterner za svoj prispevek pri razvoju ERTMS – evropski sistem vodenja železniškega prometa. Svoje strokovno znanje je prvič udeležil leta 1970 pri vplelavi elektronskega signalnovarnostnega sistema na Švedskem, pozneje je sodeloval pri razvoju nordijskega varnostnega sistema EBICAP (op.: varnostne naprave, ki povezuje strojevodsko kabino s signalnovarnostno napravo na progi; zametek ETCS). V začetku devetdesetih se je pridružil evropskemu železniškemu raziskovalnemu institutu (ERRI), kjer je vodil skupino za razvoj tehničnih specifikacij za evropski sistem nadzora železniškega prometa (ETCS). Gospod Hans-Jörg Grundmann, predsednik UNIFE, ki je prejemniku vročil nagrado, je dejal, da je gospod Sterner »resnično utemeljitelj ERTMS, in železniška industrija, prevozniki in upravljavci infrastrukture so izredno ponosni na njegove dosežke«.

Evropsko železniško nagrado za dosežke s področja prometne politike in tehnične dosežke podelujeta CER in UNIFE letno. Nagrado v vrednosti pet tisoč evrov prejemnik nameni dobrodelni organizaciji po svoji presoji. Komisijo za izbor sestavljajo: generalni direktorji železnic, podjetij za proizvodnjo železniških naprav in opreme, koordinator za implementacijo ERTMS/ETCS na evropskih koridorjih Karel Vinck in predsednik odbora za transport pri Evropskem parlamentu Paolo Costa.

Železniške dogodke v Bruslju je sklenila **35. seja generalna skupščina CER**, 21. januarja. Navzoči so za predsednika te mednarodne železniške organizacije za obdobje 2009–2010 izvolili predsednika Italijanskih železnic



Tomaž Schara (SŽ), Peter Klugar (ÖBB), Andrzej Wach (PKP), Mauro Moretti (FS) in Johannes Ludewig (CER).

Maura Morettija ter za podpredsednika Andrzeja Wach, predsednika Poljskih železnic, med člane upravnega odbora je bil izvoljen generalni direktor Slovenskih

železnic **Tomaž Schara**. Poleg njega pa je novi člani slednjega postal tudi generalni direktor Avstrijskih železnic Peter Klugar. V svojem nagovoru je novi predsednik CER-a poudaril, da so pred železniško skupnostjo trije osrednji cilji: javno in zasebno investiranje v železniški sistem, razjasniti vlogo in finančne obveznosti med državo in železniškimi podjetji ter ustvarjanje razmer za pravično in učinkovito konkurenco med različnim transportnimi sistemi in med železnicami. Generalni direktorji so ponovno izrazili apel za takojšnje revizije evrovinjete s poudarkom na uveljavitvi načela internalizacije eksternih stroškov. Med pomembnimi točkami dnevnega reda je bila tudi nova pobuda Evropske komisije za uredbo o vzpostavljanju omrežij za tovorni promet. Navzoči so menili, da je preveč birokratska, da pa je treba zagotoviti usklajen razvoj in odpravljanje ozkih grl na celotnem poteku posameznega

evropskega koridorja, zato tudi poziv za oblikovanje koordinacijsko-usmerjevalnih teles, v katerih bodo navzoči predstavniki ministrstev, upravljavcev infrastrukture in prevozniki.

Generalna skupščina je sprejela med člane CER-a podjetje za železniški prevoz Trainose (op.: podjetje, ki je nastalo po delitvi Grških državnih železnic na podjetje za infrastrukturo in podjetje za transport), s čimer se je število članic CER-a povzpelo na 72.

DB Schenker

Poslovni uspeh v železniškem tovornem prometu zagotavljajo polno naloženi vlaki, ki vozijo na dolgih razdaljah, zlasti v mednarodnem prometu. Glede na to, da se je EU razširila na nove članice v Vzhodni Evropi, svetovna trgovina pa se nenehno širi, priložnosti za železniški tovorni promet niso nikoli bile boljše. Drugi zunanji dejavniki, kot so okoljska vprašanja, cene nafte in omejitve glede cestnega prometa, pa bodo ustvarili ozračje, v katerem bo železniški prevoz čedalje bolj privlačen.

Nemške železnice (DB) so v procesu širitve trga EU dosegle rast prevozov tovora. Medtem ko so leta 1993 opravile 26 milijard ntkm v mednarodnem prometu in 37,8 milijarde ntkm v notranjem prometu, se je leta 2007 razmerje obrnilo v prid mednarodnemu prometu; 51,4 milijarde ntkm so DB prepeljale v mednarodnem prometu, 40 milijard ntkm pa v notranjem prometu. Tržni delež Nemških železnic je tudi zrasel s 6,9 odstotka leta 2003 na 19,7 odstotka leta 2007.

Nemške železnice so ugotovile, da morajo opravljati prevozne storitve na čim širšem železniškem omrežju, če želijo preživeti in uspeti. Zato so se organizirale v podružnice s krovno družbo DB Mobility Network Logistics, v okviru katere deluje DB Schenker (DBS) kot družba za storitve v tovornem prometu. Ta je leta 2007 z 88.200 zaposlenimi širom po svetu ustvarila 17,9 milijarde evrov prihodkov in EBIT v višini 760 milijonov evrov.

DBS je postal prvi evropski železniški operator v tovornem prometu, prvi evropski operator v cestnem prometu, drugi svetovni operator v letalskem tovornem prometu, tretji svetovni operator v pomorskem prevozu tovora in šesti operator na svetovni ravni s storitvami pogodbene logistike. Leta 2007 je DBS z 28.900 zaposlenimi in poslovnimi prostori v več kot 2000 mestih v 130 državah ustvaril 3,9 milijarde evrov prihodkov. 69,6 milijona ton blaga so odpravili v cestnem prometu, 1,3 milijona v letalskem prometu in 1,5 milijona zabojnikov v pomorskem prometu.

DBS Schienengüterverkehr je del družbe, ki se ukvarja s prevozom tovora v železniškem prometu. Ta je leta 2007 prepeljal 312,8 milijona ton blaga in 4674 vlakov na dan, od tega jih je 60 odstotkov vozilo na mednarodnih relacijah. DBS upravlja vlake v večini evropskih držav, tudi v Združenim kraljestvu, kjer je kupil največjega tovarnega operaterja English Welsh and Scottish Railway (EWS).

Z nakupom železnic EWS je DB Schenker pridobil licenco za delovanje v Franciji in dostop do predora pod Rokavskim prelivom. Pomembnejša strateška odločitev je bil prevzem tovarnega dela Nizozemskih železnic, ki zdaj deluje pod imenom Railion Nederland. Največ prevozov opravi iz držav Beneluksa v Italijo. S podružnicami Railion Danska, Railion Skandinavija, Railion Italia, Railion Švica in East West Railways (Poljska) pa nadzira



prevoze pošilk na vseh glavnih evropskih progah.

Liberalizacija je nenamerno povzročila, da si nacionalni operaterji, ki so nekoč sodelovali, zdaj konkurirajo. Vendarle, DBS uspešno sodeluje z belgijskim B-Cargom, francoskim SNCF, švicarskim SBB (Švica), švedskim Green Cargom, poljskim PKP (Poljska), češkim ČD in italijansko Trenitalia ter številnimi drugimi neodvisnimi operaterji. DBS je junija 2008 povečal svoj lastniški delež pri švicarskem BLS s 25 na 45 odstotkov.

Globalna zastopanost DB-ja v zračnem in pomorskem prometu zagotavlja odlično pripravljeno podstat za širitev železniških storitev. Glede teh potekajo pogovori v Savdski Arabiji in Indiji, dobro pa tudi napreduje razvoj »kopenskega mostu« med kitajskimi pristanišči in gospodarskimi središči, ruskim pristaniščem Vladivostok ter Evropo.

Zato da bi preživele na trgu, so DB razvile in povečale del družbe za prevoz tovora, kar se je pokazalo za donosno in vredno posnemanja. Vendar se DBS čedalje bolj oddaljuje od jedrnih dejavnosti

DB, ki jih narekuje nemška vlada v zvezi z upravljanjem železnic v Nemčiji. Nemški davkoplačevalci bodo zato vlagali v globalno podjetje samo toliko, kolikor naložba zadeva potrebe nemških davkoplačevalcev. Zato nemška vlada načrtuje, da bi na borzi ponudila 24,9-odstotni delež DB Mobility Logistics.

Pri premikanju tovora ni nobenih skrivnosti za uspeh. Tovorni promet je namreč vedno »posledica povpraševanja«. Tovorni promet je nujen zato, da po potrebi s premikanjem doda vrednost blagu. Prevoz je treba opraviti v roku, brez izgub ali škode na blagu, po pravi ceni, z minimalnim poseganjem in iz ene roke (one stop shop). Ker industrija v Zahodni Evropi pospešeno seli proizvodnjo proti Vzhodu, daljše razdalje delujejo v prid železnici. Proces globalizacije trgovine, ki se je začel pred več kot sto leti, se pospešuje in potrebuje globalnega transportnega operaterja za zagotavljanje storitev. DB je že na svetovnem trgu in razvija celovite storitve v tovornem prometu. DB je tržni vodja.

Rotterdam Kijfhoek.



V luki Rotterdam.



Šesta sezona lige v športnem ribolovu

V teh zares hladnih dneh me pogreje samo ena misel, pred nami je šesta sezona lige v športnem ribolovu. Glede na organizacijo in izvedbo tekmovanja je šesta sezona zares lepa številka. Treba je povedati, da ligo vodi jo trije posamezniki popolnoma ljubiteljsko; če bi članek pisal pred dvema tednoma, bi napisal kot sveti trije kralji. Vsekakor pa se moram na tem mestu zahvaliti svetu delavcev Slovenskih železnic, da nam zadnja tri leta nam v okviru športnih dejavnosti namenja denarna sredstva za promocijo.



Vendar pa ta denarna sredstva niso niti približno dovolj za izvedbo lige. Tukaj se pokaže prednost sedanjega načina vodenja lige, nimamo namreč nepotrebnih stroškov. Prav tako smo zaželeni na lokacijah tekmovanj, postali smo prepoznavni znak Slovenskih železnic. Vendar bi bilo tudi to premalo za izvedbo

lige, tukaj pa nastopijo naši sponzorji in donatorji:

Izi mobil, Debitel, Zavarovalnica Maribor, Forte, d. o. o., Zoran Vučkovič, s. p., EL-TERM Maribor, Som Lenart, Big fish Spodnja Gorica, Lovce Celje, Petar šport Brežice in Trofeja Maribor. Brez njihove pomoči nam vsa ta leta ne bi uspelo izpeljati lige na tej ravni, zato vsem še enkrat hvala.

Koledar tekem

Potrjeni so termini tekem v Račah:

1. tekma: Rače, 28. marca 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 9.00,
2. tekma: Pragersko, 25. aprila 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 9.00,
3. tekma: Rače, 30. maja 2009, zbor ob 16.00, začetek ob 18.00, nočni maraton,
4. tekma: Ptuj, 13. junija 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 9.00,
5. tekma: Radeče, 18. julija 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 9.00,
6. tekma: Radeče, 22. avgusta 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 09.00,
7. tekma: Radeče, 19. septembra 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 09.00,
- Finale: Rače, 11. oktobra 2009, zbor ob 7.00, začetek ob 9.00.

Dodatni pogoji

- leta 2009 se uvede obvezno plačilo startnine vnaprej;
- spremljevalci plačajo hrano (spremljevalca je obvezno treba prijaviti najmanj pet dni pred tekmo);
- tekmovalci, za katere sindikalne enote lani niso poravnale stroškov, letos ne morejo sodelovati;
- posamezna tekma traja najmanj štiri ure.

Lige se lahko udeležijo zaposleni na Slovenskih železnicah, upokojenci (nekdanji železničarji) in njihovi partnerji, katerih sindikalne enote oziroma regijski odbori ali donatorji bodo najpozneje do 20. marca 2009 vplačali šatrtino **100 evrov na račun SZS SE VOKŠ, št.: 02222-0012812978 sklic 00 2026, s pripisom Liga 2009.**

Vse tekmovalce prosim, da mi posredujete svoj elektronski naslov, saj boste tako najhitreje obveščeni o novostih. Tekmovalci se morate pred prvo tekmo prijaviti Miranu Razboršku, na telefonsko številko 040 304 825.

Drago Ogrizek

Šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic

Zadnjo soboto januarja se je začel, zdaj lahko rečemo tradicionalni, že tretji po vrsti, šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic. Cikel sestavlja deset turnirjev, ki se igrajo enkrat na mesec, z izjemo poletnih mesecev, julija in avgusta. Za končno uvrstitev se šteje največ sedem najboljših rezultatov. Glede na velik obisk zadnjih dveh turnirjev smo pričakovali veliko število igralcev, vendar je odziv šahistov presegel vsa pričakovanja, kar kaže, da je cikel našel svoje mesto v koledarju šahistov. Prvega turnirja se je udeležilo 68 igralcev, kar je za 50 odstotkov več kakor lanskega prvega turnirja. S tem se uresničuje poglobitveni namen cikla, to je popularizirati šah in ga narediti čim bolj množičnega. S tem namenom je tudi pri-

javnina ostala le dva evra, kljub več tisoč evrov velikemu nagradnemu skladu. Na vsakem turnirju najboljši prejmejo nagrade, na zaključnem turnirju pa bodo tega vsi deležni. Posebne nagrade bodo prejeli najmlajši do 13. oziroma do 15. leta, najboljši študent, šahistka, upokojenec, najboljši igralec z doseženimi točkami do 1600 oziroma 1800. Vsi turnirji so ratingirani pri Šahovski zvezi Slovenije, tako da lahko vsi nastopajoči ob uspešnih igrah pridobijo rating točke.

Med 68 nastopajočimi, med katerimi je prva deseterica imela povprečno 2169 točk, je zmagal dvakratni zmagovalec cikla, mednarodni mojster Leon Mazi, in lahko bi rekli, da je nadaljeval tam, kjer je lani končal. Ponovno



je ostal neporažen in dosegel šest zmag ter en remi v zadnjem kolu, ko je bil zmagovalec že znan. Drugo mesto je osvojila Fide mojstrica Simona Orel, dvajseta nosilka turnirja, ki je s tem dosegla najboljšo žensko uvrstitev v zgodovini cikla ter s tem pokazala, da se lahko enakovredno kosa tudi z na papirju močnejšimi nasprotniki. V zadnjem kolu je premagala železničarja Andrijo Petroviča, ki je kljub temu prikazal zelo dobro igro in zasedel odlično sedmo mesto

ter bil tako najbolje uvrščeni železničar na turnirju. Naslednji turnir bo 28. februarja ob 9.30, več o ciklu pa si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red prvih deset: 1. Leon Mazi, 6,5 točke, 2. Simona Orel, 3. Boštjan Rebernik, oba 6 točk, 4. Dušan Zorko, 5. Dušan Čepon, oba 5 točk, 6. Milan Matko, 7. Andrija Petrovič, 8. Mirko Tunjič, 9. Boris Skok, 10. Mihajlo Savič, vsi 5 točk. Vlastimir Đurđević

Vloga Slovenskih železnic v času osamosvajanja Republike Slovenije

Sklepno dejanje razpadanja Jugoslavije in osamosvajanja Slovenije je bila desetdnevna vojna junija in julija 1991. Med osamosvajanjem Republike Slovenije smo bili priča številnim ukrepom in dejavnostim na različnih področjih ekonomske in gospodarske obrambe, predvsem v prometu, energetiki in zdravstvu. V času vojne in moratorija so imele Slovenske železnice nalogo dajati podporo vojaški obrambi Slovenije in ovirati delovanje nasprotne strani, pa tudi ohranjati delovanje svoje redne dejavnosti, prevoza ljudi in blaga.

Načrtovanje in priprave

Eden izmed ključnih sestankov, na katerem so se izvajale priprave za delavce Slovenskih železnic na morebitni izbruh vojne, je bilo dvodnevno obrambno-zaščitno usposabljanje, ki je potekalo maja 1991 v Republiškem centru za obrambno usposabljanje v Poljčah (Mezek-Kukec 1992). Na usposabljanju so bile določene naloge in ukrepi za pripravljenost SŽ. Priprave so vodili delavci službe za splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito s pooblastilom vodstva železnic.

Proces odločanja

Izvajanje nalog na železnici po obrambni plati je koordinirala Republiška koordinacijska skupina. Na najvišji ravni je bila v okviru Slovenskih železnic imenovana operativna skupina, ki jo je pooblastil in imenoval predsednik poslovnega odbora ŽG Ljubljana – takratni vodja obrambnih priprav. Operativno skupino so sestavljali član poslovnega odbora za področje integralnega železniškega

transporta, šef prometne operativne ŽG Ljubljana in šef službe za SLO in DS s svojo dežurno službo. Po potrebi so se vključevali tudi drugi vodilni delavci Železniškega gospodarstva, na primer iz pravne in kadrovske službe (na primer za izvedbo prekinitve dopustov). Vse odločitve, ki so bile sprejete, so bile oblikovane in določene v dogovoru s takratnim vodstvom podjetja in v okviru operativne skupine. Odločanje je bilo strogo centralizirano.

Informiranje in komuniciranje

Večina informacij je prihajala iz Republiške koordinacijske skupine ter neposredno s terena od posameznih dežurnih delavcev v sekcijah po notranjem sistemu telefonskih linij. Vsi pomembnejši pogo- vori so bili snemani. Informacije so pridobivali tudi iz poročanja javnih medijev in prek centra za obveščanje. Informacije so prihajale tudi od zunaj, na primer od osebja hrvaških železnic. Največja količina informacij se je stekala v službo za Splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito na ŽG Ljubljana.

Telefonske linije za vojaško uporabo – kot del notranjih telefonskih linij (Slovenske železnice so imele tudi vojaško delegacijo, ki se je med drugim dogovarjala o prevozih za potrebe JLA) so bile izključene. Obstajala je tudi možnost vzpostavljanja radijskih zvez, vendar jih na srečo ni bilo treba uporabiti.

Organizacija in izvajanje dejavnosti

Tehnološki proces dela se je med vojno odvijal v večini po mirnodob-

nih principih (Mezek-Kukec 1991). Slovenske železnice so skrbele za ohranjanje čim bolj normalnega delovanja prometa in drugih rednih dejavnosti železniškega gospodarstva, za fizično zavarovanje in kontrolo nad pomembnimi železniškimi objekti z lastno narodno zaščito, organiziran je bil poostren nadzor nad gibanjem tujih oseb v stavbo uprave ŽG. Uvedeno je bilo stalno dežurstvo. Interni železniški pravilniki so določali postopke z materialnimi sredstvi in železniškim osebjem v primeru letalskih napadov. Vlakovne kompozicije so se na primer umaknile zunaj postaj na odprto progo, kjer je bila možnost zaklona, ali pa v predore. Dokler je trajala nevarnost zračnih napadov, so na postajah, kjer se je zadrževalo eksplozivno ali vnetljivo blago, čakali na najprimernejši trenutek, glede na stopnjo ogroženosti, za umik takega tovora s postaj. Zaposleno osebje se je skupaj s potniki zaklonilo v podhode, predore, kletne prostore postajnih zgradb ter v zaklonišča osnovne in dopolnilne zaščite. Posebnih javnih zaklonišč na postajah večinoma ni bilo.

Prakticiran pa je bil selektiven pristop pri prevozu in izročanju pošiljk za vojaške naslove JLA. V dogovoru med SŽ in Republiško koordinacijo so bili nekateri vagoni, ki so bili naloženi z materialom za vojaške potrebe (še posebej, če je šlo za orožje in eksplozivna sredstva), zadržani na določeni postajah, "izgubljeni", nato pa označeni kot neprispeli. Če vlak, naložen z materialom za vojaške potrebe, še ni vstopil na slovensko ozemlje, so mu na vsak način preprečili vstop. Najbolj viden in izpostavljen ukrep

pa je bilo seveda oviranje z vlaki in cestnimi vozili. Slovenske železnice so na cestnih potnih prehodih postavile dvajset železniških blokad, od katerih so bile nekatere fiksne, druge pa mobilne, tako da so se garniture vagonov umikale za izvajanje železniškega prometa (Mezek-Kukec 1992).

Slovenske železnice so se z Republiško koordinacijo dogovarjale tudi o možnostih izvajanja popravil na poškodovanih progah, saj je imela koordinacijska skupina najboljši pregled nad varnostno situacijo v celotni državi. Poseben pomen so imeli tudi dogovori o prevozu nevarnih snovi (benzin, plin in druge vnetljive snovi) (Mezek-Kukec 1992).

Tovorni promet se je na splošno odvijal v zmanjšanem obsegu. Ena izmed izjem je bila takratna sekcija za promet Zidani Most, iz katere so poročali o nekoliko povečanem tovornem prometu na njihovem območju. Tako tovorni kot potniški promet sta se na območju te sekcije odvijala dokaj normalno. Potniški promet se je na določenih odsekih v Sloveniji zaradi cestnih blokad, ki so ponekod v celoti onemogočale prevoz, povečal tudi do petkrat*.

Na posameznih odsekih prog sta bila za krajši čas tako tovorni kot potniški promet v celoti prekinjena. Mednarodni promet je bil v celoti izpeljan le prek prehoda Jesenice. Tovorni vlaki so iz Kopra v Avstrijo ves čas vozili, rudo, fosfate in drug tovor, in sicer čez Novo Gorico in

* V poročilu sekcije za promet Ljubljana navajajo, da se je na nekaterih postajah število potnikov povečalo tudi 5-10 krat v primerjavi s predhodnim mirnodobnim obdobjem.

Lokacije blokad cestnih prehodov.



Jesenice. Avstrijske železnice so 27. junija 1991 sicer umaknile svoje osebje in vozila z Jesenic, vendar se je promet odvijal skoraj normalno, saj je bil na vsaki lokomotivi v Avstrijo in iz nje poleg slovenskega strojevodje spremljevalec z Jesenic, vlak je spremljal tudi slovenski prevodnik. Ob tem je carinska služba ves čas konflikta delovala normalno. Osmega julija 1991 zvečer so se avstrijski obmejni organi vrnili na Jesenice in nadaljevali svoje delo (Zupančič 1991, 9). Z Italijo je bil promet nekaj dni pretrgan čez Novo Gorico. Zato je slovenska stran prevoze preusmerila na sežanski prehod. Taka rešitev je bila nujna, saj na italijanski strani niso sprejeli možnosti, da bi prek mejnega prehoda iz Nove Gorice vozili slovenski strojevodje, kot je bilo to organizirano na Jesenicah (Zupančič 1991a, 10). Skozi Sežano je promet potekal brez večjih zastojev. Proga med Dravogradom in Vuzenico je bila več dni povsem zaprta. Tudi promet čez mejni prehod Šentilj je bil za nekaj dni ustavljen zaradi blokade in delovanja enot JLA na območju Šentilja. Slovenija je imela (in ima še vedno) drugačen električni sistem, kot ga

ima na primer Hrvaška, kar je bila v času vojne prednost, saj vlaki s slovenskimi lokomotivami niso mogli ven iz države, vlaki z drugačnim sistemom napajanja lokomotiv pa ne v državo. To je bilo pomembno z vidika zavračanja vojaških pošiljk, saj vagoni s tako vsebino niso mogli v Slovenijo brez slovenske lokomotive, torej brez odobritve s strani Slovenskih železnic. Malešič (1994, 278) kategorizira ukrepe, ki jih je izvajalo železniško gospodarstvo v času vojne, v tri skupine. Prvo skupino sestavljajo ukrepi, ki so povečevali varnost zaposlenih, potnikov in tovara (na primer fizično varovanje objektov, dežurstvo idr.), v drugo skupino avtor uvršča ukrepe za zagotavljanje nemotenega poteka tehnološkega procesa na železnici za potrebe slovenske strani, oviranje prometa z vlaki in cestnimi vozili, posebne prevoze za potrebe Teritorialne obrambe, izdelavo protiokepnih ovir iz železniških tirnic in prevoz vojnih ujetnikov. V tretjo skupino pa sodi ukrep odprave železniških storitev za jugoslovansko armado, oziroma selektivni pristop k prevozu in izročanju pošiljk za nasprotno stran.

Po sprejetju odločitve, da se bo JLA v treh mesecih umaknila iz Slovenije, torej v času moratorija, se je večino vojaškega materiala, ki ga je imela JLA, nalagalo in odvažalo prek železnice. Vojska je želela s sabo odnesti čim več opreme, slovenska stran pa je želela del tega ohraniti v Sloveniji. V tem času je bilo na Hrvaškem čedalje bolj nevarno, zato je bila sprejeta odločitev, da se v Sloveniji zadrži čim več tankov, da ne bodo odpeljani na Hrvaško. Zato so se začele varnostne težave, saj so poveljniki JLA, ki so bili pristojni za prevoze, začeli slutiti, kaj se dogaja. Avgusta je bilo iz Slovenije odpeljanih sedeminšestdeset vlakov, naloženih s tanki in drugo opremo iz Slovenije. Naloženih je bilo še 16 vlakov, načrtovanih pa še 45. Zaradi spopadov na Hrvaškem in prekinitve prometa med Zagrebom in Beogradom je na vagonih ostalo veliko vojaške opreme. Prevoz vojakov JLA v Koper, od koder naj bi izpluli iz Slovenije, je bil prav tako varnostno občutljiv. Zato je bilo odločeno, da se bodo imeli vlaki, ki bodo prevažali vojake, čim manj postankov na potniških postajah. Prevozi so se organizirali na postajah, ki so bile

v bližini vojašnic. Čeprav potniškim vlakom ni dovoljen vstop v Luko Koper, so bili vojaki ravno zaradi omenjenih varnostnih težav, pripeljani neposredno v Luko Koper, torej čim bližje ladji, na katero so se vkrcali.

Sklep

Gospodarska obramba je bila eden najdejavnejših delov civilne obrambe, in sicer tako v času pred osamosvojitvijo kot tudi med vojno ter v času moratorija. Slovenske železnice so bile po prepričanju mnogih med vojno leta 1991 najučinkovitejši prevozni sistem. Ceste so bile blokirane, kar je pomenilo, da po njih ni šel ne cestni potniški ne cestni tovorni promet. Večina tega prometa se je preusmerila na železnice, saj so imele, razen na določenih relacijah, nemoteno pot. Tehnološki proces dela se je tudi med vojno odvijal v večini po mirnodobnih principih. Slovenske železnice so skupaj z drugimi akterji gospodarske/civilne obrambe kakovostno dopolnjevale obrambna prizadevanja Slovenije med osamosvajanjem.

Literatura in viri:

1. Malešič, M. 1994. *Civilna obramba sodobnih držav*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
2. Orbančič, J. 1997. *Osamosvojitve Slovenskih železnic*. Ljubljana: Slovenske železnice, Železniški muzej.
3. Zupančič, M. 1991. Jesenice so se dobro držali. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 9.
4. Zupančič, M. 1991a. V Novi Gorici brez večjih posledic. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 10.
5. *Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana* 24. 6.-24. 7. 1991. Ljubljana: SLO in DS ŽG.
6. Hočevar, J. 1991. Poročilo o dogajanju in delovanju sekcije za promet Zidani Most v času vojne. Številka dokumenta: 1-4411.
7. Mezek-Kukec, D. 1992. *Organizacija in delovanje Slovenskih železnic med vojno. Gradivo za obramboslovni kolokvij Analiza vojne v Sloveniji in na Hrvaškem*. Maribor, Pekre.
8. Pogovor z gospodom Antonom Černetom, šefom službe za SLO in DS na ŽG Ljubljana v času osamosvajanja Republike Slovenije. Ljubljana, 9. 3. 2006.
9. Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 9. 2. 2007.
10. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 2. 7.-3. 7. 1991, peta kaseta.
11. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 12. 7.-19. 7. 1991, sedma kaseta.
12. Škerbec Edmund: Brzovaj številka 354 f – de zg Ljubljana, 3. 7. 1991.

Jadranko Tomič

Nihče ne bo dela opravil namesto nas!

Že v enem od prejšnjih intervjujev smo ugotovili, da imamo v našem podjetju vrsto služb in organov, o katerih sicer vsi vemo (ali pa tudi ne) da obstajajo, ne vemo pa, kaj počnejo oziroma, s čim se ukvarjajo, pa čeprav so zelo pomembne in potrebne za normalno ter nemoteno poslovanje našega sistema. Za te subjekte oziroma ljudi, ki v njih delujejo, običajno izvemmo iz raznih dobro pa tudi slabo namernih poročanjnih v medijih. Vendar pa to ni tema, s katero se bomo ukvarjali v današnjem intervjuju. S tem naj se ukvarjajo drugi, se strinjate? Danes bomo spoznali delovanje, sestavo in sam namen organa, ki ga sestavljajo predstavniki zaposlenih. Govor bo o svetu delavcev. Ker morda zaposleni ne vemo dovolj o svetu delavcev (razen iz zapisnikov sej), sem za informacije zaprosil dolgoletnega člana sveta delavcev Jadranka Tomiča.

Jadranko, v uvodu par besed o sebi, kako si postal železničar, kaj vse si počel do sedaj.

Pozdravljen! Sem Jadranko Tomič. Rojen sem leta 1958 v Banja Luki, živel sem na Hrvaškem, ko pa sem prišel v Slovenijo, sem najprej živel v Sevnici, nato pa se leta 1985 preselil v Ljubljano, kjer živim še danes. Različna življenjska okolja, v katerih sem živel, so mi omogočila, da sem spoznal veliko različnih, predvsem pa prijetnih ljudi, kar je nedvomno prispevalo k temu, da na življenje gledam pozitivno, kot na izziv, in to tudi takrat, ko se nam dogajajo manj prijetne stvari.

To, da sem postal železničar, je

skoraj samo po sebi umevno, saj sem odraščal ob železnici, prva potovanja v mojem življenju so potekala po železnici, v veliki svet sem se odpravil z vlakom, no, tudi prvo ljubezen sem doživel ravno na vlaku, tako da dvoma sploh ni moglo biti. Odgovor na vprašanje, zakaj sem postal ravno strojevodja, pa je bil zame vedno trd oreh. Pravzaprav preprosto ne vem. Težko bi rekel, da sem si to od nekdaj želel. Verjetno je usoda naredila svoje, saj izhajam iz družine (širše gledano), ki je dala veliko strojevodij. Moja pot v podjetju se je tako začela leta 1973, ko sem obiskoval železniško poklicno šolo, nato je sledilo delo v Centralnih delavnicah in šolanje za strojevodjo elektro vlečnih vozil. Vozil sem skoraj dvajset let, danes pa sem eden izmed štirinajstih delavcev, ki za potrebe SD SŽ, d. o. o., delo opravljajo poklicno. Še nekaj besed o času, ko sem bil še »aktiven operativec«. Z leti mi je poklic strojevodje dobesedno zlezel pod kožo. Ta občutek poznajo vsi moji kolegi, ki so še v »pogonu«. Ko danes razmišljam o svojih vožnjah, kljub odgovornosti, ki je redna spremljevalka tega poklica, kljub neprespanim nočem, slabemu vremenu, delu ob praznikih in koncih tedna, še vedno menim, da je pogled na pokrajino izza krmilnega pulta preprosto čudovit. Kdor tega ni doživel, ne ve, za kakšne občutke je prikrajšan, kajti Slovenija je prelepa dežela.

Svojo kariero predstavnika delavcev si začel v sindikatu. Kako je prišlo do tega?

Moj sindikalizem se je začel leta 1988. Na vse aktivnosti, ki so bile



tedaj v teku, sem se odzval nekako spontano. Takrat so ekonomske razmere v nekdanji državi postale čedalje bolj težavne, ravno tako politične razmere. Konkretno strojevodje je še dodatno pritiskalo breme dveh izjemno težkih in tragičnih nesreč v Divači. Seveda smo bili zelo občutljivi na stanje, ki je takrat vladalo na podro-

čju predpisov, na zastarelost in pomanjkljivosti v varnostnih sistemih, saj tudi glavne proge niso bile povsod opremljene z napravo ASN. Ekonomsko socialni status strojevodij (in drugih zaposlenih) se je hitro slabšal, tako da je vse to privedlo do stavke decembra 1988. No, nadaljevanje zgodbe pa vsi poznamo.

Sedaj, ko sva obdelala zgodovino in tvojo pot do predstavnika delavcev, pa se zakopljiva v današnjo glavno temo – svet delavcev. Kaj je pravzaprav svet delavcev, kdaj je bil ustanovljen, kako je sestavljen, na kakšen način deluje?

Svet delavcev je predstavniško telo vseh zaposlenih v družbi, preko katerega imajo možnost vplivati na odločitve posloводства in si s tem zagotavljati čim boljši status. Tako vsaj jaz razumem pozicijo in samo definicijo sveta delavcev. Pristojnosti sveta delavcev pa so seveda opredeljene v zakonu o sodelovanju delavcev pri upravljanju v družbi in participacijskem dogovoru.

Svet delavcev Slovenskih železnic je bil v samostojni Sloveniji prvič ustanovljen leta 1995. Ali je kot tak naslednik nekdanjega delavskega sveta, ki smo ga poznali v nekdanji državi, je težko opredeliti. Tudi sama primerjava verjetno ne bi pokazala realne slike, saj so se pristojnosti enega in drugega bistveno razlikovale, upoštevati pa moramo tudi dejstvo, da je delavski svet deloval v povsem drugačnem političnem in družbenem okolju, kot pa danes deluje svet delavcev.

Svet delavcev sestavlja prek 27 nepoklicnih članov in pa 14 članov, ki svoje delo za potrebe Sveta delavcev Slovenskih železnic opravljajo poklicno, vsi skupaj pa praktično pokrivajo vse segmente družbe.

Imamo nekatere zelo močne vzvode, kot so na primer: soglasje za prodajo nepremičnin, ki so v lasti Slovenskih železnic, soglasje na program presežnih delavcev, ko se takšne zahteve pojavijo, prek odbora za varnost in zdravje pri delu, odbora za izvajanje aktivnega oddiha in odbora za letovanje pa po mojem mnenju maksimalno skrbimo za humane delovne razmere ter zdravo počutje tako na delovnem mestu kot zunaj njega. Vse, kar sem omenil, nam daje veliko možnosti, da pozitivno vplivamo na delovanje, politiko in pa če hočete, tudi na dolgoročni razvoj podjetja.

Kako pa poteka sodelovanje na relaciji svet delavcev – uprava Slovenskih železnic oziroma, kako je v praksi videti seja?

Posloводство družbe na vsaki redni seji sveta delavcev predstavnikom zaposlenih poroča o položaju v družbi, o različnih dejavnostih, ki se izvajajo za zagotovitev stabilnih razmer v podjetju. Poročilo običajno pripravi predsednik uprave oziroma posloводства, ali pa člani posloводства, ki pokrivajo področja, na katera se poročilo nanaša. Praksa nakazuje, da se vprašanja posloводства, ki jih imajo člani sveta delavcev, zastavijo v pisni obliki, in to najpозnejše tri dni pred sejo. Tako lahko posloводство korektno poišče podatke in pripravi odgovore na vprašanja. Vir informacij za odgovore na zahtevnejša vprašanja je običajno nadzorni svet, ki ga sestavlja devet članov, od tega jih šest imenuje vlada Republike Slovenije, tri pa svet delavcev Slovenskih železnic. Menim, da je, dokler imamo člani sveta delavcev možnost zastavljati vprašanja in nanje dobivati odgovore, odnos na relaciji svet delavcev – posloводство na zelo korektni in profesionalni ravni.

Kateri so večji projekti, s katerimi se je ukvarjal svet delavcev v preteklosti, kaj je aktualno v sedanjem času in kakšen je pogled sveta delavcev na težko obdobje gospodarske krize, v katerem se trenutno nahajamo?

Najbolj odmeven projekt, po moji presoji, v dosedanjem delovanju sveta delavcev, ki ga je izvedel v sodelovanju z reprezentativnimi sindikati na SŽ, je vsekakor podpora aktivnostim za zagotavljanje pogojev za izvedbo referendumov na državni ravni leta 2002, katerega cilj je bil preprečiti razbitje podjetja na več neodvisnih družb in posledično privatizacijo nekatereh od njih. Tako tehnično kot politično je bil to zelo zahteven projekt, tako da menim, da je velika večina zaposlenih lahko upravičeno ponosna nanj. Do sedaj še nisem zasledil podatka, da bi to uspelo zaposlenim v podjetjih v

kakšni od drugih evropskih držav. Če pa jim je morda že uspelo oziroma jim bo uspelo, pa bo to vsaj zame veliko presenečenje. Slike stanja duha zaposlenih v Evropi in tudi v svetu mi ne dajejo veliko podlage za pretirani optimizem. S čim se svet delavcev trenutno ukvarja? Odgovor na to vprašanje je zelo kompleksen in niti slučajno preprost. Če se ozrem po lastnih izkušnjah, lahko rečem, da težav nikoli ni in jih nikoli ne bo zmanjkalo. Če pa spremljate način, na katerega mediji v slovenskem prostoru obravnavajo oziroma poročajo o Slovenskih železnicah, potem se je seveda zelo težko znebiti občutka, da stalno, menda že od nekdaj, delujemo v kriznih razmerah, saj so prispevki podobni poročilom z najhujših vojni front.

V trenutnem času, ki žal seveda ni spodbuden za mirno poslovanje, če lahko tako rečem, pa bo svet delavcev namenil veliko pozornost razmeram na področju infrastrukture, obnovitvi voznega parka, strukturnim neskladjem na kadrovskem področju, različnim poskusom reorganizacije, morebitni privatizaciji, strateškim načrtom, prihodu konkurence na naše tire in še bi lahko našteval. Vse to bodo izjemno zahtevni projekti, ki bodo od vseh zaposlenih, in ne samo od sveta delavcev, zahtevali zelo veliko odgovornega pristopa. Konec koncev smo na isti ladji oziroma vlaku, če hočete.

Dovolj resnosti! Čeprav so seje sveta delavcev resna zadeva, pa se verjetno kdaj pripeti kakšna zadeva, ki prikrade nasmeha na usta udeležencev.

Kot si dejal, so seje resna stvar. Pa vseeno včasih nastane tudi kakšna bolj sproščujoča situacija. Naj omenim anekdoto z ene od sej. Kot veste, ima aktualni predsednik sveta delavcev nekatere lastnosti, ki jih že v kratkem pogovoru z njim vsak takoj opazi. Poleg izredne pronicljivosti, sposobnosti koordiniranja in profesionalnosti, ga je narava obdarila z izredno močnim glasom, saj skoraj nikoli ne uporablja mikrofona. In tako smo sedeli

na seji, na kateri je bil navzoč tudi takratni predsednik uprave, ki je bil izjemno postaven mož, a zelo šibkega glasu. Težave vseh nas, ki smo bili navzoči na seji, so se začele, ko je omenjeni mož dobil besedo in je svetu delavcev poročal o stanju v družbi. No, in celotno poročilo je potekalo z vmesnim opozarjanjem predsednika sveta delavcev, ki je z mogočnim glasom pozival predsednika uprave, da naj za božjo voljo, govori tako, da ga bomo vsaj približno razumeli. Ko smo se trudili, da bi ujeli njegove besede, ki so bile bolj šepetanje, kot kaj drugega, smo bili od daleč videti kot nagneten trop zajcev, ki napenja ušesa in opreza za vsakih šumom. In ušesa so še dolgo ostala napeta, tudi potem, ko je mož že zapustil sejo. Če je bila ta poteza z njegove strani načrtovana, je bilo to zelo prebrisanost, saj se je s tem izognil marsikateremu neprijetnemu vprašanju, ker če ne slišiš, tudi nimaš kaj vprašati.

Prebrisanost, ni kaj. Stvar pristopa, ha, ha! In za konec naj te pobaram še o tvojem prostem času in pa zaupaj nam sklepno misel za bralce.

Prosti čas. Preprosto – zanimive knjige, dvakrat na teden pa obvezen mali nogomet. Tudi okrog hiše se vedno najde kakšno opravilo, seveda pa si vedno vzamem čas za družinske prijatelje.

Sklepna misel – zelo neodgovorno bi bilo prezreti izjave o težavah na finančnih trgih in posledično v gospodarstvu, tako v svetu, kot doma, a s pozitivnim pristopom, ob znanju in izkušnjah, ki jih nedvomno imamo, in enotnostjo na vseh ravneh lahko ogromno naredimo zase in za podjetje. Nikogar ni, ki bi to delo opravil namesto nas!

Tako, na koncu sva. Menim, da sva delovanje sveta delavcev bralcem korektno predstavila in bodo sedaj slike v naših mislih in besede v naših pogovorih, ki se bodo nanašali na svet delavcev, bolj zadele bistvo. Hvala za informacije in čas, ki si ga vzel za intervju.

To je bil tudi najin namen. Hvala tudi tebi in lep pozdrav bralcem.



Godba Slovenskih železnic od blizu

V zadnjem letu sem imel nekajkrat prijetno priložnost slikati in poslušati železničarsko godbo iz Zidanega Mosta, ki tako imenitno in udarno igra pod vodstvom dirigenta Francija Lipovška. Posnetki s koncertov s celotnim orkestrom na sliki so bili objavljeni večkrat, zato sem se odločil, da v tokratni reportaži prikažem nekaj detajlov, ki sem jih posnel, medtem ko sem užival ob poslušanju glasbe.



NOVO!



**Privoščite si potep!
DOŽIVITE AVSTRIJO Z VLAKOM!
70-odstotni popust
za skupinska potovanja mladih!**

Ponudba velja:

- *za skupine najmanj 6 oseb*
- *za mlade do 20. leta starosti*

Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno!

Vse podrobnejše informacije o voznem redu, cenah, dodatnih ponudbah in o vsem, kar vas še zanima, dobite na vaši železniški postaji, spletnih straneh Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si in po e-pošti potnik.info@slo-zeleznice.si



V nekem času je postal alkoholizem na železnici pereč problem, še posebno izostren na parnih lokomotivah zaradi izgube tekočine z znojenjem.

Jugoslovanske železnice so z vso odločnostjo sklenile preseči nedopustno stanje. Med drugim so ustanovile ligo železničarjev za boj proti alkoholizmu, železničarje pa so osveščale s propagandnimi plakati in takšnimi značkami.