

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Uspešno srečanje vodstva SŽ
s predsednikom vlade in ministrom za promet

SŽ usmerjene v prihodnost

Stavka je bila zamrznjena

Kadri

Pomen in odgovornost človekovega dela

Poslovno urejen videz kot odraz
posameznika in organizacije

Tovorni promet

Zaradi krize manjši obseg prevozov

SŽ so Ljudje

Franc Pavlič: Pogovor je ključ do uspeha



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, 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: SŽ – Železniška tiskarna d.d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. januarja 2010.



Škofja Loka
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Uspešno srečanje vodstva SŽ s predsednikom vlade in ministrom za promet

Prihodnost železnic je v posodobitvi železniške infrastrukture in učinkovitejšem poslovanju SŽ.



Aktualno

SŽ usmerjene v prihodnost

Vodstvo je 11. novembra na novinarski konferenci predstavilo strateške smernice razvoja in prve operativne korake za izboljšanje finančnega položaja družbe.



Aktualno

Stavka je bila zamrzjena

Vodstvo SŽ in predstavniki socialnih partnerjev so ugotovili, da se strateški pogledi obeh strani bistveno ne razlikujejo.



Kadri

Pomen in odgovornost človekovega dela

Delo je ena naših osnovnih potreb in vrednot.



Kadri

Poslovno urejen videz kot odraz posameznika in organizacije

Prvi stik s človekom je namreč vizualen. Primeren zunanji videz in urejenost poudarita videz profesionalnosti.



Tovorni promet

Zaradi krize manjši obseg prevozov

Letos za približno 25 odstotkov manj tovora kot lani



SŽ so ljudje

Franc Pavlič: Pogovor je ključ do uspeha

O delu na železnici smo se pogovorili z vodjo glavnih transportne operative.



1

Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik Nove proge

Slovenske železnice v prihodnjih letih čakajo številni strateški izzivi – liberalizacija trga logističnih storitev, globalizacija poslovanja ter razvoj celovitih, integriranih logističnih storitev. Goran Brankovič, generalni direktor SŽ, ki je mandat nastopil 1. oktobra letos, je povedal, da so SŽ so v finančno nezavidljivem položaju, zato bodo prvi koraki novega vodstva narejeni v smeri zaustavitve negativnih poslovnih trendov. Poudaril je, da so za SŽ nujni reorganizacija, finančna konsolidacija in povečanje prihodkov v tovarnem prometu.

Zaradi učinkov gospodarske recesije bodo Slovenske železnice letos prepeljale za približno 25 odstotkov manj tovora kot lani, temu primerno bo manjše tudi opravljeno delo. Vendar bi bil izpad prevozov še večji, če ne bi na SŽ izvajali vrsto prodajnih ukrepov in dejavnosti za pridobivanje dodatnih tovorov pri obstoječih in novih kupcih. Tako smo od januarja do avgusta letos pridobili za tri milijone ton novega tovora in s tem delno ublažili dosednji upad skupnega obsega tovarnega prometa. Do največjega zmanjšanja prevozov je prišlo v luškem tranzitu, uvozu in kopenskem tranzitu ter pri prevozu rude, lesa, starega železa in oprtnega prometa. Na zmanjševanje konkurenčnosti in kakovosti železniškega prevoza z vidika zanesljivosti, točnosti in hitrosti pa močno vpliva tudi stanje slovenske železniške infrastrukture, ki pogosto ne omogoča optimalne izvedbe prevozov.

V potniškem prometu želijo leta 2015 prepeljati 20 milijonov potnikov. Letos ocenjujejo, da bodo prepeljali 16,7 milijona potnikov in opravili 836,3 milijona potniških kilometrov. Boštjan Koren, direktor poslovne enote Potniški promet je povedal, da si Slovenske železnice prizadevajo, med drugim, za uvedbo enotne vozovnice skupaj z avtobusnimi prevozniki do leta 2012, da načrtujejo možnost nakupa in podaljševanja mesečnih vozovnic za študente in dijak s čip kartico po spletu ter prodajo vozovnic na kartomatih in po spletu. Prvi kartomat bodo postavili v Ljubljani v začetku naslednjega leta.

Drugega novembra sta Slovenske železnice obiskala predsednik vlade Borut Pahor in minister za promet dr. Patrick Vlačič s sodelavci. Sestali so se z generalnim direktorjem Goranom Brankovičem in ostalim vodstvom Slovenskih železnic, z delavskim direktorjem Albertom Pavličem, predsednikom sveta delavcev Silvom Berdajsom ter s predstavniki vseh reprezentativnih sindikatov. Obisk ni bil povezan z napovedano enournno opozorilno stavko, ki naj bi bila 4. novembra. Tema pogovorov je bila strateška usmerjenost in razvoj SŽ. Poudarili so, da vidijo prihodnost železnic v posodobitvi železniške infrastrukture in učinkovitejšem poslovanju SŽ, da bodo tako tudi usposobljene za sodelovanje z morebitnim strateškim partnerjem.

Slovenska podružnica certifikacijske hiše Bureau Veritas (BV) je pozitivno ocenila sistem vodenja kakovosti na Slovenskih železnicah. Oktobra so presojevalci preverjali skladnost z novim standardom ISO 9001:2008 in novimi predpisi v železniškem prometu, sistem varnega upravljanja ter ukrepe za omejitev gospodarske krize.

Rezultati letošnje ankete o zadovoljstvu potnikov s prevoznimi storitvami Slovenskih železnic kažejo, da so se storitve v potniškem prometu izboljšale. Anketiranje je potekalo na vseh vlakih Slovenskih železnic. Povprečna ocena znaša 3,51 in je najvišja doslej. Potniki menijo, da so se izboljšali vsi elementi kakovosti prevoznih storitev, zlasti osebje, ki je bilo ocenjeno najvišje. Povprečna ocena voznega reda je glede na ocene iz preteklih let najvišja in znaša 3,33. Potniki so najvišje ocenili vozni red vlakov v mednarodnem prometu (3,4) in vlakov ICS (3,5). Najvišjo oceno je prejel vozni red vlakov na Kamniški progi (3,6). Točnost vlakov je bila ocenjena z oceno 3,52, hitrost vlakov pa z oceno 3,25. Slabše sta bila ocenjena videz in čistoča postaj, medtem ko so se storitve na postajah po mnenju potnikov izboljšale. Elemente kakovosti postaj so najboljše ocenili potniki, ki potujejo z vlaki Inter-City Slovenija (ICS).

Želim vam, da božične in novoletne praznike preživite čim lepše in polni dobre volje in optimizma zakorakate v novo leto.

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci!

Poslovno leto, ki ga zaključujemo, je bilo v marsikaterem pogledu prelomno za Slovenske železnice. Svetovna gospodarska kriza se je negativno odrazila na železniškem transportnem trgu in njene posledice niso obšle niti Slovenskih železnic. V tem pogledu delimo isto usodo kot druge evropske železnice.

Varčevalni in drugi ukrepi za omejitev učinkov svetovne gospodarske krize, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja so prispevali svoj delež, da je stanje bolj znosno, kot bi sicer lahko bilo. Poleg tega pa moramo povečati tudi prihodke, izboljšati poslovno učinkovitost in izvesti ukrepe za dolgoročno sanacijo podjetja. Skupaj s socialnimi partnerji in državo se bomo dogovarjali o najboljših rešitvah za nas zaposlene in podjetje. To so izzivi, ki nas čakajo tudi v prihodnjem letu in skupaj se bomo trudili za najboljše rešitve.

Kot predstavnika posloводства Slovenskih železnic verjameva v prihodnost Slovenskih železnic in v vas železničarke in železničarje! Zahvaljujemo se vam za vaše dragoceno sodelovanje, za vse vaše prizadevanje in si želiva, da bi se še naprej z optimizmom in ustvarjalnostjo lotevali izzivov ter da bi po najboljših močeh gradili našo skupno prihodnost na Slovenskih železnicah.

V pričakovanju, da bo leto, ki je pred nami, čim bolj uspešno, vam želiva vesele božične in novoletne praznike ter veliko sreče, zdravja in uspehov v novem letu 2010!

Z lepimi pozdravi!

Goran Brankovič
generalni direktor

Albert Pavlič
delavski direktor

Uspešno srečanje vodstva SŽ s predsednikom vlade in ministrom za promet

Drugega novembra sta Slovenske železnice (SŽ) obiskala predsednik vlade **Borut Pahor** in minister za promet **dr. Patrick Vlačič**, skupaj z državnim sekretarjem **dr. Igorjem Jakominom**, direktorjem Direkcije za investicije v javno železniško infrastrukturo **dr. Andrejem Godcem**, vodjo kabineta predsednika vlade **mag. Simono Dimic** in višjo sekretarko na ministrstvu za promet, članico sveta Javne agencije za železniški promet **Emilijo Placer Tušar**. Sestali so se z generalnim direktorjem **Goranom Brankovičem** in ostalim vodstvom Slovenskih železnic, z delavskim direktorjem **Albertom Pavličem**, predsednikom sveta delavcev **Silvom Berdajsom** ter s predstavniki vseh reprezentativnih sindikatov.

Glavni temi – strateška usmerjenost in razvoj SŽ

Kot je povedal predsednik vlade Borut Pahor, obisk ni bil povezan z napovedano enournno opozorilno stavko, ki naj bi bila

4. novembra. Tema pogovorov je bila strateška usmerjenost in razvoj SŽ. Dogovori za srečanje predsednika vlade in ministra za promet pa so potekali že dlje časa. Razgovor o prihodnosti SŽ je potekal v konstruktivnem vzdušju. Udeleženci so se strinjali, da se stanje SŽ mora izboljšati, da so potrebne spremembe. Poudarili so, da vidijo prihodnost železnic v posodobitvi železniške infrastrukture in učinkovitejšem poslovanju SŽ, da bodo tako tudi usposobljene za sodelovanje z morebitnim strateškim partnerjem.

Goran Brankovič, generalni direktor SŽ: »Zelo sem vesel današnjega obiska predsednika Vlade Republike Slovenije g. Boruta Pahorja in ministra za promet dr. Patricka Vlačiča. Njun obisk razumem kot izraz podpore in zaupanja vodstvu kakor tudi zaposlenim in celotnemu sistemu SŽ. Ob tem pa seveda tudi predstavljenemu programu vodenja oziroma strateškim smernicam razvoja SŽ, ki jih bom širši javnosti predstavil še v tem mese-

cu. Pred nami so veliki izzivi in ambiciozni cilji, za uresničevanje katerih si bomo morali prizadevati prav vsi. Ob tem bi rad posebej poudaril, da nas ob vzpostavljanju stabilnega in konkurenčnega stanja tovarnega prometa in vzpostavitvi integriranega potniškega prometa čaka predvsem modernizacija železniške infrastrukture, kjer bo nujno strateško sodelovanje države.«

Generalni direktor SŽ je še poudaril, da je vesel napovedi predsednika vlade in ministra za promet, da bodo železnice v naslednjih letih strateška infrastrukturna prioriteta v Sloveniji, prav tako obljube predsednika vlade, da bo SŽ obiskoval vsak prvi ponedeljek v mesecu in tako spremljal uresničitev ciljev in nalog.

Direktor direktorata za investicije v javno železniško infrastrukturo in predsednik nadzornega sveta SŽ **dr. Andrej Godec** je poudaril, da so člani nadzornega sveta in vodstvo SŽ kompetentni, da lahko izpolnijo želje in pričakovanja lastnika in da bodo

delovali v dobrobit zaposlenih.

Modeli organiziranosti SŽ

Na drugem srečanju, ki je bilo 4. decembra, so bili predstavljeni vzroki za poslovno in finančno stanje SŽ, ukrepi za dolgoročno sanacijo in ukrepi za povečevanje poslovne učinkovitosti. Sledenje posloводства SŽ že izvaja. Predstavljena študija o možnih modelih bodoče organiziranosti SŽ, ki jo je po naročilu Ministrstva za promet izdelalo podjetje KPMG, po besedah predsednika vlade študija ne pomeni dokončnega stališča vlade. »Pred dokončno odločitvijo bo treba temeljito pretehtati prednosti in slabosti vseh modelov. Študijo bodo preučili vsi deležniki, ki bodo sodelovali pri preoblikovanju družbe,« je poudaril Pahor. Na januarskem srečanju bosta vodstvo SŽ in Ministrstvo za promet predstavila nabor ukrepov za dolgoročno uspešnost SŽ.

Slovenske železnice usmerjene v prihodnost

Vodstvo Slovenskih železnic, d. o. o., je na novinarski konferenci 11. novembra predstavilo aktualno stanje družbe, načrte in vizijo vodenja. Obrazložilo je tudi ključne strateške smerice razvoja in prve operativne korake za izboljšanje finančnega položaja družbe.

Slovenske železnice, d. o. o., (SŽ) v prihodnjih letih čakajo številni strateški izzivi – liberalizacija trga logističnih storitev, globalizacija poslovanja ter razvoj celovitih, integriranih logističnih storitev –, na katere morajo v vodstvu kar najhitreje poiskati odgovore. Ker so SŽ v finančno nezavidljivem položaju, bodo prvi koraki novega vodstva narejeni v smeri zaustavitve negativnih poslovnih trendov. Za SŽ so tako zdaj nujni ukrepi za racionalizacijo in izboljšanje poslovanja, povečanje prihodkov, zmanjšanje izdatkov in materialnih stroškov, racionalizacijo stroškov dela, prav tako tudi povečanje nadzora nad stroški in optimizacija finančnih virov.

Goran Brankovič, generalni direktor SŽ, ki je mandat nastopil 1. oktobra letos, je povedal, da stanje SŽ ni zavirljivo in tako kot je zdaj, več ne gre. Poudaril je: »Za SŽ so nujni **reorganizacija, finančna konsolidacija in povečanje prihodkov v Poslovni enoti (PE) tovarni promet**, slednje je tudi moja ključna prioriteta pri vodenju. Šele na tej osnovi bomo lahko tudi učinkoviti in zanimivi strateški partner. SŽ morajo postati tehnološko napreden in stroškovno učinkovit logistični operater, ki bo ponujal celovito logistično storitev v prevozu blaga prek slovenskega dela panevropskih transportnih kori-

dorjev. Razviti moramo tudi ponudbo celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu in postati tehnološki nosilec modernizacije železniške infrastrukture.«

Tovorni promet

Tudi PE tovarni promet vstopa v novo obdobje svojega delovanja. Novo vodstvo tovarnega prometa ima strategijo in je odločeno, da bo sistem poslovanja na področju tovarnega prometa hitro prilagodilo novim razmeram in s pridom izkoristilo nove priložnosti, ki jih ponuja spremenjeni sistem. Spremenjene tržne razmere zahtevajo hitro prilagoditev, hkrati pa prinašajo niz poslovnih priložnosti. »Usposabljanje prodajnega tima, širitev poslovanja na področje celostne logistične storitve, poudarjeno usmerjanje k potrebam kupcev, partnersko sodelovanje z Luko Koper, povečevanje dejavnosti v tujini in širitev na nove trge v regiji JV Evrope, razvoj sodobnega logističnega terminala Moste, optimizacija procesov poslovanja in povečevanje produktivnosti, racionalizacija materialnih stroškov so nekatere izmed glavnih dejavnosti, ki jih je PE tovarni promet že začela dejavno izvajati,« je poudaril **Robert Vuga**, direktor PE tovarni promet.

Vzdrževanje infrastrukture

Marjan Zaletelj, direktor PE vzdrževanje infrastrukture, je povedal, da je železniška infrastruktura v Sloveniji dobro vzdrževana, vendar funkcionalno zastarela. »Rešitev vidimo v sprejetju ambicioznega nacionalnega programa razvoja javne železniške infrastrukture, ki

ga trenutno pripravljamo skupaj z Direktoratom za železniški promet in Direkcijo za izvajanje investicij v železniško infrastrukturo za obdobje od leta 2010 do 2023. Glavne proge bi morale zagotoviti večjo nosilnost in hitrost vlakov, izvedena bi morala biti tudi elektrifikacija še neelektrificiranih odsekov,« je poudaril Zaletelj.

Potniški promet

Direktor PE potniški promet, **Boštjan Koren**, je povedal, da so SŽ lani prepeljale več kot 16,6 milijona potnikov, za letos pričakujejo, da bo številka ostala približno enaka. Izpostavil je še: »Z nakupom novih vozniških sredstev in nadaljevanjem posodobitve sistema za prodajo vozovnic se bo kakovost storitev v železniškem potniškem prometu bistveno povečala. Prav tako bomo morali razviti ponudbo celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu ter postati nosilec integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji.«

Kadri

Direktor področja za kadre, **Mirko Zorenč**, je povedal, da se izvajata kadrovska prestrukturiranje in zmanjševanje stroškov dela predvsem s pospešnim naravnim odlivom, kajti povprečna starost zaposlenih na SŽ je precej visoka. Trenutno je na SŽ, d. o. o., 7797 zaposlenih, trend števila zaposlenih pa zadnja leta pada. Stroški dela znašajo trenutno v povprečju 15,4 milijona evrov na mesec, od tega so stroški plač okoli 11 milijonov evrov na mesec. O učinkih ukrepov, ki jih letos izvajajo na kadrovske

področju, je povedal, da bodo na koncu leta znašali približno 11 milijonov evrov.

Ekonomika

Matilda Kočar, direktorica področja za ekonomiko, je povedala, da so SŽ v prvih devetih mesecih izkazale čisto izgubo v višini 30,8 milijona evrov (stanje 30. septembra 2009). Dosežena izguba je posledica slabega poslovanja tovarnega prometa in prenizkih sredstev za opravljene storitve na področju opravljanja javnogospodarskih služb v potniškem prometu. Rebalans poslovnega načrta za leto 2009 napoveduje, da bo izguba SŽ na koncu leta 2009 znašala 45,3 milijona evrov.

»Bilančna izguba je posledica prenesene izgube iz preteklih let in izgube tekočega leta, ta znaša konec septembra letos 66 milijonov evrov (zaokroženo na celo število). Pri tem je pomembno poudariti, da nas ta izguba iz preteklih let obremenjuje že od zaključka poslovne sanacije v letu 2003, kar pomeni, da smo 41 milijonov evrov izgube prenesli od takrat. To obremenjuje in otežuje naše poslovanje predvsem z vidika kapitalске ustreznosti SŽ,« je pojasnila Matilda Kočar. Glede zadolženosti družbe je povedala, da zadolženost SŽ znaša na dan 30. september 2009 skupaj 332 milijonov evrov (zaokroženo na celo število). Od tega je 195 milijonov evrov kreditov prenesenih iz zaključka poslovne sanacije v letu 2003. V obdobju od leta 2003 do 30. septembra letos smo se tako dodatno zadolževali predvsem dolgoročno – za kredite za nova vozna sredstva in vzdrževanje vozniških sredstev.

Načrti potniškega prometa SŽ:

20 milijonov prepeljanih potnikov

Slovenske železnice načrtujejo, da bodo leta 2015 prepeljale 20 milijonov potnikov. Lani so prepeljale 16,6 milijona potnikov, letos pa ocenjujejo, da se bo število potnikov povečalo še za sto tisoč in da bodo opravile 836,3 milijona potniških kilometrov.

»Skupaj z državo moramo izboljšati infrastrukturo in tako zagotoviti boljši in večji promet vlakov. Med drugim si prizadevamo za uvedbo enotne vozovnice skupaj z avtobusnimi prevozniki, kar naj bi nam uspelo do leta 2012,« je povedal Boštjan Koren, direktor

poslovne enote Potniški promet.

V prihodnje med drugim načrtujejo možnost nakupa in podaljševanja mesečnih vozovnic za študente in dijake s čip kartico po spletu ter prodajo vozovnic na kartomatih in po spletu. Prvi kartomat bodo

postavili v Ljubljani v začetku naslednjega leta. Velik poudarek dajejo razvoju turističnih paketov v Sloveniji in tujini, načrtujejo pa tudi vzpostavitev avtobusnih prog do turističnih krajev, kamor ni mogoče priti z vlakom.

Stavka je bila zamrznjena

Vodstvo Slovenskih železnic, z generalnim direktorjem Goranom Brankovičem na čelu, se je 2. novembra sestalo s stavkovnim odborom. Vodstvo SŽ je predstavilo svoj pogled na stanje in strateško usmeritev SŽ. Svoj program sta predstavila tudi vodstvo potniškega pro-

meta in novo vodstvo področja za infrastrukturo in tovorni promet. Skupaj s predstavniki socialnih partnerjev so ugotovili, da se strateški pogledi obeh strani bistveno ne razlikujejo, da vse vodi enak cilj – zagotoviti dobro finančno kondicijo in razvoj sistema ter napredek SŽ. Sklep

pogajanja, ki je trajalo tri ure, je bil, da stavke 4. novembra ne bo. Pogovor novega vodstva SŽ s socialnimi partnerji je bil uspešen.

Goran Brankovič je povedal, da želi drugo največje slovensko podjetje voditi odločno in na temelju zaupanja, odprtosti in

pripravljenosti za sodelovanje ter konstruktivnih dogovorov, ki vodijo v uspešno poslovanje. Dodal je še, da se bo s sindikati še naprej z veseljem pogovarjal, njegova vrata pa so vedno odprta za sodelovanje in dogovore, ki bodo v korist sistemu SŽ.

SŽ in Luka Koper za sodelovanje za večjo konkurenčnost

Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič in sodelavci so se 5. novembra sestali s predsednikom uprave Luke Koper Gregorjem Veselkom. Zavzeli so se za vzpostavitev sodelovanja, ki bi izboljšalo konkurenčnost obeh podjetij. Možnosti za izboljšanje so še pri koordinaciji dejavnosti, izrabi infrastrukture, pridobivanju novih tovorov in pri skupni promociji Slovenije kot logistične platforme za Srednjo in Jugovzhodno Evropo.



Generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič in predsednik uprave Luke Koper Gregor Veselko

Angleži podelili častno članstvo Mladenu Bogiću

Sedemindvajsetega novembra je bil ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic Mladen Bogić izvoljen za častnega člana železniškega muzejskega projekta 62 (spletna stran <http://www.project62.supanet.com>). Projekt 62 združuje Angleže, ki so leta 1990 v Železarni Štore nabavili parno lokomotivo – premikalko 62-669. Mladen Bogić jim je pomagal navezati in negovati stike z železarno in od takrat so Angleži ostali v stiku tudi z Železniškim muzejem SŽ. Lokomotivo so prepeljali v Anglijo in jo usposobili za obratovanje. Lokomotive serije 62 so razvili v ZDA posebej za potrebe transporta po dnevu D leta 1944 na opustošenih evropskih progah. Celotno zalogo, 382 lokomotiv, so najprej prepeljali v Anglijo, od tam pa čez Kanal po potrebi. Po vojni jih je iz preostale zaloge 106 pri-

šlo v Jugoslavijo (Đuro Đaković jih je pozneje izdelal v nekoliko modificirani izvedbi še približno 30), v Angliji pa je ostalo 14 takšnih lokomotiv, ki so jih oštevilčili z oznakami 30061 do 30074 in jih dali v uporabo na svoji Južni železnici. Takoj se jih je prijel vzdevek Yankee Tank (tendrovka).

Slovenski lokomotivi so dodelili naslednjo prosto številko, 30075. Ves čas so muzej obveščali o dogajanju. Z navdušenjem smo spremljali njihov projekt, da nabavijo še eno lokomotivo in jo usposobijo tako, da bodo nanjo lahko vstopali tudi invalidi na vozičkih. V železarni v Zenici so leta 2006 nabavili še 62-521, jo prepeljali v Anglijo in jo preimenovali v 30076. Zdaj Angleži zbirajo sredstva za njeno revizijo in predelavo.

Železniški muzej Slovenskih železnic

Novice iz mednarodnega okolja

Johannes Ludewig znova izvoljen za izvršnega direktorja CER

Generalna skupščina Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in infrastrukturnih podjetij (CER) je na svojem srečanju 14. oktobra v poljskem Gdanskju soglasno odločila, da se dr. Johannesu Ludewigu podaljša mandat izvršnega direktorja CER do konca leta 2011. Na ta položaj je bil prvič imenovan leta 2002 in znova izvoljen v letu 2006. Svoje bogate izkušnje in znanje na področju javne uprave in politike je več kot dvajset let nabiral na nemškem ministrstvu za gospodarstvo in v uradu nemškega kanclerja. V letih 1997 do 1999 je bil predsednik uprave Nemških železnic (Deutsche Bahn AG). Leta 2006 je prejel častni naziv predsednika nemške komisije za nadzor vladnih ukrepov za zmanjševanje birokracije, leta 2007 pa je postal ustanovni član Strokovne skupine za zmanjšanje administrativnih bremen pri Evropski komisiji (Stoiber Group).

170 let proge Napoli–Portici

Italijanske železnice so 2. oktobra slovesno zaznamovale 170-letnico proge med Neapljem (Napoli) in mestom Portici. Slovesnost se je odvijala v največjem evropskem železniškem muzeju Petarsa v bližini Neaplja.

Ponudniki železniških storitev o jugovzhodnih evropskih trgih in Turčiji

22. in 23. oktobra je v Istanbulu potekala konferenca »Železniški transport povezuje kontinenta – razvoj novih storitev v železniškem tovornem prometu«. O železniški ponudbi s poudarkom na intermodalnih proizvodih iz Nemčije, Slovenije, Madžarske, baltskih držav do Turčije in v obratni smeri so govorili predstavniki železnic, operaterjev, špediterjev oziroma uporabniki železniških storitev. Razpravljavci so se dotaknili kakovosti železniške storitve, pereča težava so kraje in zamude, dolgotrajno dogovarjanje o pogojih prevoza, izpostavili so željo po fleksibilni cenovni politiki, hitrejšem času potovanja vlakov, s čimer bi lahko premostili težavo pomanjkanja ustreznih vagonov, rast železniškega prometa pa bi pospešila tudi sodobna infrastruktura z razvojem terminalov za intermodalni transport. Predstavljene so bile tudi možnosti za hitrejši in stroškovno učinkovitejši železniški promet med trgi Evropske unije in azijskimi trgi z uveljavitvijo skupnega tovarnega lista CIM/SMGS.

Razmišljanja o priložnostih, ki jih Slovenske železnice vidijo v blagovnih tokovih med Turčijo in državami Evropske unije, ter projekt »25 ur Ljubljana–Halkali« je udeležencem konference predstavila Mirjam Kastelič.

Vsebine predstavitev vseh nastopajočih na konferenci si je mogoče ogledati na spletni strani www.marketplaceseminar.org (download). Konferenco so organizirali Mednarodna železniška zveza (UIC), Turške železnice, Mednarodno združenje špediterjev (FIATA) in Združenje turških špediterjev in ponudnikov logističnih storitev (UNIKAD).

Mirjam Kastelič

Nov portal UIC za železniški tovarni promet

Mednarodna železniška zveza (UIC) je vzpostavila evropski železniški portal za tovarni promet. Namen nove spletne strani www.RailFreightPortal.com je ustvariti pozitivno mnenje o železniškem tovornem prometu in poudariti pomemben napredek železniških podjetij v odnosu do svojih uporabnikov in zagotavljanju njihovih logističnih potreb.

Mednarodna železniška komunikacijska akcija

V Københavnu poteka od 7. do 18. decembra konferenca Združenih narodov o podnebnih spremembah, na kateri bo sprejet nov globalni sporazum, naslednik Kjotskega protokola. Železnice so ključni dejavnik pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov, zato bodo izkoristile omenjeni politični dogodek, da se širši javnosti predstavijo kot okolju najprijaznejše prevozno sredstvo. Mednarodna železniška zveza (UIC), Okoljski program Združenih narodov (UNEP) in Svetovna organizacija za ohranjanje okolja (WWF) so sprožile enomesečno in skoraj 9000 km dolgo simbolično potovanje vlaka od Kjota do Københavna oziroma akcijo »Približevanje ljudi Københavnu in Københavnu ljudem«, ki bo opozorila na posledice podnebnih sprememb in dvignila ozaveščenost o uporabi transportnih načinov z manjšimi emisijami CO₂. Potovanje se je začelo 5. novembra v japonskem mestu Kijoto s seminarjem o podnebnih spremembah. Nadaljevalo se bo 5. decembra z vožnjo vlaka, ki so ga imenovali Climate Express (ekspresni podnebni vlak), na relaciji Bruselj–København. Na vlaku naj bi bilo približno štiristo predstavnikov politične in strokovne javnosti ter medijev, ki bodo razpravljali o izzivih transportnega sektorja v povezavi z globalnim segrevanjem.

Dan železničarjev na Hrvaških železnicah

Hrvaške železnice so 5. oktobra v stari hali tovarne železniških vagonov Gredelj slovesno zaznamovale dan železničarjev. Letošnji praznik sovpada s 115-letnico obnove lokomotiv, vagonov in vlakov na Hrvaškem.

Korak bližje evropski interoperabilnosti

Mednarodna železniška zveza (UIC), Skupnost evropskih železniških prevoznikov in infrastrukturnih podjetij (CER) ter Evropsko združenje upravljavcev železniške infrastrukture (EIM) so vzpostavili okvir za tesnejše sodelovanje pri vseh vprašanjih o varnosti in interoperabilnosti v Evropi.

Po UIC- in CER-sporočilih za notranjo in zunanjo javnost je povzetke pripravila

Nives Juvančič Kambur

Gradbena dela preur naprav na postaji Lju

Konec lanskega leta in letos so na postaji Ljubljana potekala dela za preureditev tirov in naprav. Tokrat bomo pokazali gradbena dela, naslednjič pa še elektrifikacijo. Dela so izvajali: Železniško gradbeno podjetje (ŽGP), PAP MOBIL, Tegrad, SZ in drugi. Največja intenzivnost gradbenih del je bila med februarjem in majem 2009. Postaja Ljubljana je dobila nove tire kot nadomestilo za tire, ki so bili odstranjeni na bodočem gradbišču PCL Emonika.

December 2008 in januar 2009



ŽGP je postavilo pano pri bivšem parkirišču ob CP.



Priprava podlage za tire



Polaganje napeljav ob tiru



V začetku januarja je gradbišče prekril sneg.



Priprava podlage za tire



Gradbiščna tabla



Priprava polaganja praigov z dvopotnimi nakladalnikom



Tirnice



Priprave podlage za zgornji ustroj



Polaganje tirov in sondiranje pilotov ob tiru

Marec 2009

editve tirov in bljana

7

Fotoreportaža



Priprava za nasutje gramoza iz vagonov



April 2009

Priprava podlage z valjarjem za tir pri peronih



Maj 2009

Profiliranje gramozne grede s plugom



Strojno uravnavanje položenega tira s podbijalko



Tiri so končani.



Staro se umika novemu.



Polaganje tirov ob peronih



Avgust 2009

Medtirje je urejeno.



Tiri so položeni do zaključkov pri žrnjanskem viaduktu.



Zaključne menitve tira pred predajo v promet

Štirideset let informacijske in raziskovalne dejavnosti na Slovenskih železnica

Danes si brez računalnika in raziskovalne dejavnosti ne moremo predstavljati življenja in poslovanja. Če računalnik obstane, obstane tudi delo. Tako je to danes. In kdaj se je začelo na železnica? Tretjega novembra 1969, ko so odprli nov prometni institut ŽŽTP Ljubljana in elektronski računski center.

Mehanografska obdelava podatkov

Že pred uvedbo računalnikov so se uporabljali mehanski pripomočki, ki so omogočali mehanografsko obdelavo podatkov, to je s pomočjo mehanskih strojev (stroji za luknjanje kartic, razvrščanje ipd). Uporabljali so se zlasti v računovodstvu, materialnem poslovanju ipd. Na železnici zasledimo poročila o tem iz leta 1966, vendar so jih uporabljali že prej. Nekaj teh strojev je shranjenih v Železniškem muzeju Slovenskih železnic. K nam so prihajali tudi strokovnjaki s tujih železnic in nam predstavljali izkušnje o uporabi teh strojev pri njih. Ko so odgovorni uvideli prednosti računalniške obdelave podatkov, so se tudi oni odločili zanj. Slovenske železnice so s tem začele prve v Jugoslaviji in bile vodilne v širši regiji.

Prve računalniške obdelave podatkov

V prvih letih računalništva še ni bilo osebnih računalnikov. Za obdelave so se uporabljali obsežni računalniki, ki so potrebovali večje in primerno prirejene prostore (dvojni pod, klimatizacija, zanesljivo napajanje z



Računalniški center Prometnega instituta leta 1969 (Foto: Pleterski)

elektriko ...). Tako je bila ob upravni stavbi na Kolodvorski 11 zgrajena nova stavba za Prometni institut, ki je sicer začel delovati že leta 1968. V stavbo so še pred dograditvijo, poleti 1969, namestili tudi računalniški sistem. Računalniške obdelave podatkov so potekale v okviru Prometnega instituta vse do leta 1993, ko je informatika postala del uprave Slovenskih železnic, Prometni institut pa je postal samostojna delovna organizacija. Prvi računalnik, ki je bil zagnan na slovesnosti 3. novembra 1969, je bil IBM 360/30, takrat eden največjih v Sloveniji. Njegov pomnilnik je zmožal 64 tisoč znakov (64 KB), zunanji diskovni pomnilnik pa je omogočal zapis 15 milijonov znakov (dva pogona po 7,5 MB). 64 KB je danes obseg ene datoteke besedila ali manjše slike, tedaj pa je bilo to spoštljivo veliko.

Razvoj informatike

Slovenske železnice so že pred letom 1969 začele razvijati računalništvo v majhni skupini mladih strokovnjakov znotraj Sektorja za plan. Hkrati z oblikovanjem te skupine so tudi že potekale priprave za nabavo računalnika in ustreznih prostorov zanj – načrtovanje nove stavbe. Informatika je takoj na začetku obdelovala podatke za različna področja, kot so materialno poslovanje, statistični podatki, spremljanje tovarnega lista in belic, evidence kadrov itd. Tedaj se je uporabljal t. i. paketni način dela, kar pomeni, da so podatke vnašali na enem mestu, jih združevali in obdelali na računalniku. Strokovno-razvojni kadri v Prometnem institutu za načrtovanje in razvoj programske opreme in postopkov obdelav so se imenovali organizatorji, analitiki in programerji. Računalniški center so organizirali v oddelku AOP (Avtomatska obdelava podatkov), kjer je bilo poleg operaterjev na računalniku še do 45 delavk, ki so imele utrudljivo in enolično delo – prepisovale so podatke iz železniških dokumentov na računalniško čitljive 80-kolonske luknjane kartice.

V obdobju 1970–80 se je razvoj usmeril v avtomatizacijo procesov dela. Tako so bili storjeni prvi koraki na področju računalniško podprtega razdeljevanja praznih voz, izdelave voznega reda na računalniku in

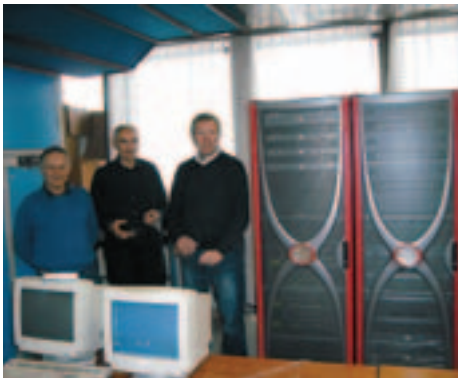


Člani skupine ISUP (UTP) leta 1984 (NP Foto BoM)

računalniškega načrtovanja dela ranžirne postaje. V začetku 80. let se je stopnjevala zahteva sektorja za transport za obračun plačevanja najemnin za tuje vozove. Sprva je bila predlagana računalniška evidenca prehoda tujih vagonov čez državne in republiške meje, vendar je bil sprejet obsežnejši projekt popolnoma centraliziranega spremljanja vagonov, kar je omogočalo kasnejše širitve funkcionalnosti novo razvite programske opreme na spremljanje vlakov, lokomotiv itd. Ta projekt se je še v testni fazi imenoval ISUP (Informacijski sistem upravljanja prometa) in je računalničarjem predstavljal korak v sprotno obdelavo podatkov (on-line aplikacije), kar je zahtevalo močnejše specialistične službe za zagotavljanje potrebne razpoložljivosti računalniških programov in podatkov na uporabniških terminalih na terenu. To so bile v prvi vrsti naloge sistemske podpore in podpore zmogljivejših in pomembnejših komunikacijskih povezav. Obenem je bilo nujno potrebno, da kombinirane ekipe za razvoj aplikacijskih programov vključujejo tako osebje, šolano v računalništvu, kakor tudi strokovnjake z železniškega področja. ISUP, danes imenovan ISSŽP (Informacijski sistem za spremljanje železniškega prometa), se je potem uporabljal tudi v drugih ŽTP. Skupina strokovnjakov tedanjega ŽG se je novembra 1984 udeležila seminarja v Franciji (v bližini Nice) in dobila pomembno priznanje za zasnovo programskega paketa. Kasneje so se zanj zanimale tudi druge države, na primer Kitajska in ZSSR ter tudi več evropskih držav. Ker se je ta sistem v začetku razvijal na najetih računalniških

zmogljivostih, je bila nabava lastnega računalnika za ISUP velik dogodek. Sistem so aktivirali 28. marca 1986 in od takrat je omogočal tako produkcijo kot tudi nadaljnji razvoj. Za edinstvene dosežke so razvijalci v letih 1986 in 1987 prejeli petnajsto-aprilsko nagrado in nagrado Kidričevega sklada.

Informatika na Slovenskih železnica je potem sprejemala različne naloge in tako danes skoraj ni področja, pri katerem ne bi sodelovala. Napredno poslovanje Informatike je bilo nagajeno tudi letos, ko je prejela posebno priznanje za dosežke na področju razvoja informacijske tehnologije. Najnovejši dogodek, ki sovpada s 40. obletnico, je aktiviranje najnovejšega računalnika UNISYS ES 7000/ONE 3. novembra 2009. Sovpadanje obeh datumov je res naključno in smo ga ugotovili šele po zagonu novega sistema. Primerjava tega računalnika s tistim, ki je bil aktiviran pred 40 leti, nas glede na buren razvoj računalništva ne preseneča: zmogljivost procesorja – faktor 100.000, velikost pomnilnika – faktor 1.500.000, diskovna zmogljivost – faktor 2.000.000!



Vseh 40 let računalniško dejavni Marko Kodela, Peter Eržen in Tomaž Rogač ob novem računalniku novembra 2009

Raziskovalna dejavnost

Organizacijska rešitev združevanja raziskav, razvoja informatike in računalniškega centra v takratnem Prometnem institutu, ki je bila posebnost na železnica tedanje države, je omogočila znanstveno in strokovno razvojno-raziskovalno delo na področju prometa s poudarkom na železniškem prometu. Obsegala je predvsem raziskave na področju tehnologije prometa, prometne infrastrukture, informacijske tehnologije,

ekonomske in pravne raziskave ter področju investicijske dokumentacije. Za spremljanje napredka ter stik s svetom je bila potrebna specializirana literatura, zato se je v takratnem Prometnem institutu pojavila potreba po razvoju Železniške knjižnice, ki je s primerno organiziranostjo dosegla vrh opremljenosti z znanstveno-strokovno literaturo. Vrh svoje vloge v slovenski strokovni razpravi o vlogi posameznih panog prometa v prometnem sistemu Slovenije je Prometni institut dosegel s projektom Transportni sistem Slovenije v letih 1980–82. Sofinancirala sta ga UNDP (United Nations Development Program) in slovenska vlada. V tem projektu je računalništvo prispevalo svoj delež v zapletenih izračunih z zahtevnim modelom transportnega sistema. Odkar je Informatika v okviru organizacijske strukture železnic, je Prometni institut samostojna hčerinska družba Slovenskih železnic; o njegovem delu najdete več na spletni strani: <http://www.prometni-institut.si/>.

dr. Josip Orbanč
Aljoša Resinovič
Miroslav Jelaska
Janez Eržen

Že 31 let daljinskega vodenja prometa vlakov

Na enotirni progi Ljubljana–Jesenice je bila 27. novembra 1978 v obratovanje vključena **prva elektronska naprava** za daljinsko krmiljenje relejnih signalnovarnostnih (SV) naprav iz centra telekomande v Ljubljani. Proga je bila v tistih časih prometno zelo obremenjena, bila je tudi ena redkih prog z enotirnim odsekom na prometni osi Salzburg–Solun, zaradi česar so jo izbrali za prvo progo, na kateri bo vgrajen sistem za daljinsko vodenje prometa. Vgradnja naprav avtomatskega progovnega bloka je



Komandni pult leta 1973; izdelala ga je Iskra avtomatika (foto: J. Kališnik).

bistveno povečala prepustno moč proge, naprave daljinskega krmiljenja pa optimizacijo prometa.

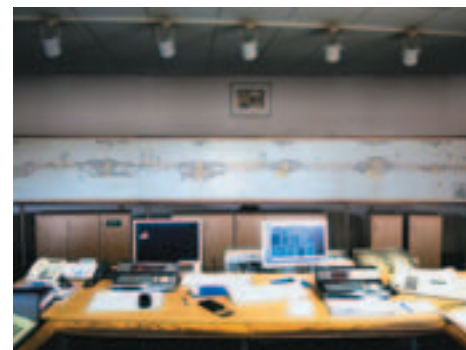
Predprojekt »Telekomandne in telekontrolne naprave za progo Ljubljana–Jesenice« št. P 1043 je leta 1963 izdelalo podjetje Iskra – zavod za avtomatizacijo Ljubljana. Naprave daljinskega krmiljenja prometa sistema Iskra SI Te I 30 so na razdalji približno 60 kilometrov obsegale sedem postaj, opremljenih z relejnimi signalnovarnostnimi napravami, 14 avtomatskih naprav za zavarovanje nivojskih prehodov, 30 odsekov avtomatskega progovnega bloka (APB), napravo za avtomatsko postavljanje prevozov (APP) in napravo za sledenje številke vlaka. Slednje danes ni več.

Proga Ljubljana–Jesenice je del desetega vseevropskega koridorja (Salzburg–Jesenice–Ljubljana–Zagreb–Beograd–Niš–Skopje–Solun) in je še vedno **zelo prometno obremenjena**. Na 65 kilometrov dolgi Gorenjski progi, ki pomeni pet odstotkov omrežja slovenskih prog (1229 kilometrov), je v letu 2008 vozilo skoraj deset od-

stotkov vseh vlakov v Sloveniji in na njej je bilo opravljenih skoraj osem odstotkov vlakovnih kilometrov.

Naprave so dobro vzdrževane ter zagotavljajo varno in zanesljivo delovanje, treba pa bo povečati prepustnost proge. Strokovnjaki proučujejo in raziskujejo prometne potrebe ter pripravljajo zasnove, na podlagi katerih bo mogoča posodobitev.

mag. Franc Zemljič



Nadzorna plošča za progo Ljubljana–Jesenice v centru telekomande v Ljubljani (foto: Miško Kranjec)

Izredno zanimiva vožnja po Velikem železniškem krogu

184 Rušanov si je omislilo pot z vlakom od Ruš prek Maribora, Celja, Ljubljane, Jesenic, Bohinja in Kanala ob Soči do Sežane in nazaj.

Nekdaj zelo popularni izleti po Velikem (in Malem) slovenskem železniškem krogu znova pridobivajo veljavo. Medtem ko ljubljanski izletniki potujejo naprej na Primorsko in nato na Gorenjsko, se Štajerci raje odločajo za potovanje v obratnem vrstnem redu. Veliki slovenski železniški krog poteka po izredno zanimivi in privlačni poti, po najlepših slovenskih pokrajinah. Mali krog pa poteka po Dolenjski in Posavju.

Štajerci so si septembra omislili izlet z vlakom po Gorenjski in Primorski. Kar 184 izletnikov iz Ruš, članov društva Rulik (Ruški likovni klub), si je zaželelo potovanja po Gorenjski železniški magistrali do Jesenic, prek Bohinja do Kanala ob Soči in Sežane. V Bohinju je izletnike, ki so potovali z dvema garniturama zelenega vlaka, turistični vodnik in odlični poznavalec železnic Milan Cilenšek povedel do Zoisove peči in Zoisovega gradu v Bohinjski Bistrici. Seznanil jih je s fužinarstvom na Gorenjskem in jim predstavil slovensko literarno dogajanje v



Turistični vodnik Milan Cilenšek nas je v Bohinjski Bistrici popeljal do nekdanjega Zoisovega plavža, ostankov nekdanjega bohinjskega fužinarstva.

času razsvetljenstva. Preden so se vrnili na vlak, je izletnikom zastavil tri vprašanja o železnici, na katera so trije tudi pravilno odgovorili in vsak si je za nagrado prislužil buteljko šipona.

V Kanalu ob Soči so si ogledali Cerkev Marijinega vnebovzetja in galerijo kanalskega rojaka Rika Debenjaka. Frančiškanski samostan na Kostanjevici nad Novo Gorico, kjer je grobnica zadnjih francoskih kraljev Burbonov, so si ogledali že pred leti, zato so obisk samostana tokrat izpustili. Programski del izleta so zaključili s toplo malico v Sežani. Proti domu so se vrnili prek Pivke in Postojne.

Naslednje leto se bodo namenili po Malem železniškem krogu na Dolenjsko, vsekakor pa se bodo odločili za vnovičen obisk Nove Gorice s frančiškanskim samostanom in za ogled botaničnega parka v Sežani (za obisk slednjega tokrat ni bilo časa).

Izlet smo organizirali v prodajni službi Maribor, izletnike pa so najbolj navdušile čudovite naravne lepote ob poti, zlasti ob najlepši slovenski železniški cesti – Bohinjsko-Soško-Kraški progi.

Alenka Babič

Vaja odkrivanja prepovedanih drog in eksplozivov v vlaku

Pripadniki policije in carine so v začetku novembra na potniški postaji Ljubljana opravili vajo usposabljanja službenih psov za odkrivanje prepovedanih drog in eksplozivov. Ocenjevalci so v vlaku, na več mestih, skrili zavojčke z drogo (heroin,



kokain) in eksplozivom. Nato so bili na vrsti službeni psi. Ti so v akcijo vstopali posamezno in svojo nalogo opravili odlično, saj so v zelo kratkem času odkrili vse skrite zavojčke.

Pse za odkrivanje prepovedanih drog in eksplozivov vzgajajo od drugega meseca starosti, saj tako spodbujajo njihov nagon po plenu. Prvo specialistično šolanje se začne, ko so stari vsaj deset mesecev. Do tedaj so še preveč igrivi. Intenzivno šolanje psa za specialistično uporabo in njegovega vodnika traja deset tednov. Šolanje psov za iskanje prepovedanih drog temelji predvsem na iskanju nedovoljenih snovi in manj na vajah poslušnosti. Za uspešno delo psov sta pomembni gibčnost in iznajdljivost psa.

Zoran Matijević

Railjeti bodo vozili v Zürich

Z novim voznim redom, ki bo začel veljati 13. decembra 2009, bodo avstrijske garniture Railjet vozile iz Züricha na Dunaj prek Innsbrucka in Salzburga. Štirje novi vlaki, dva v vsako smer, bodo zagotovili višjo raven storitev v primerjavi s trenutnimi sestavami vlakov.

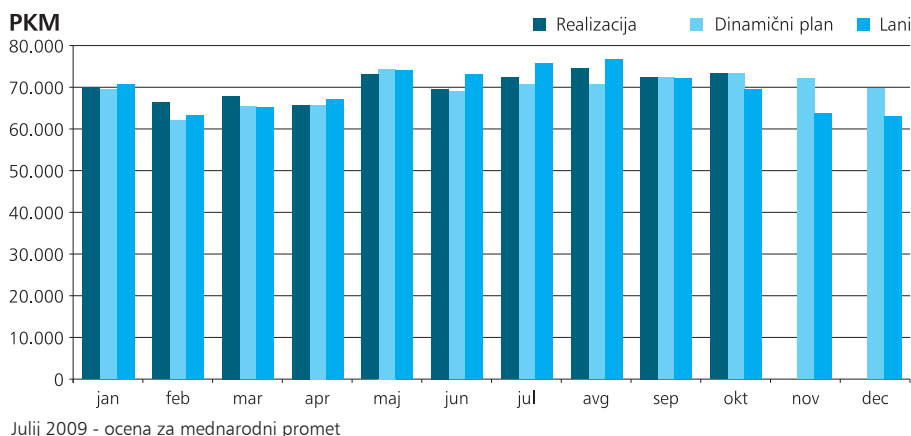
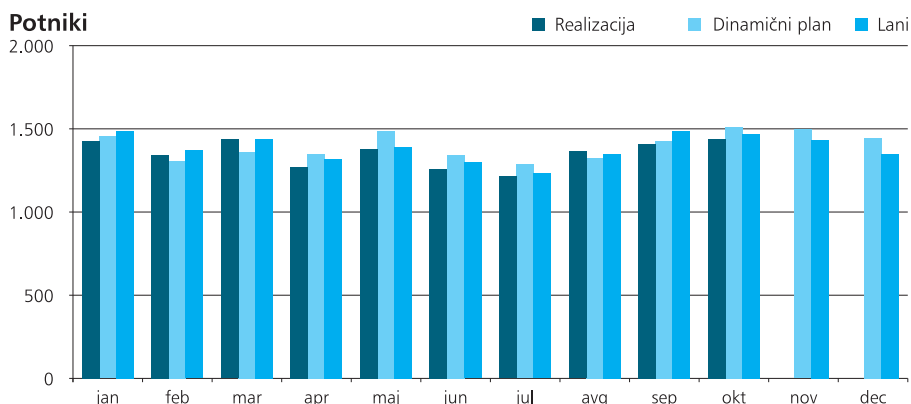
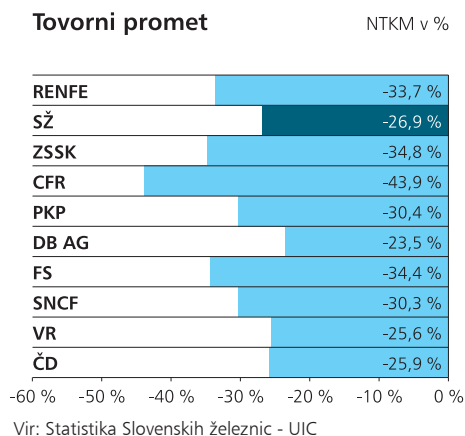
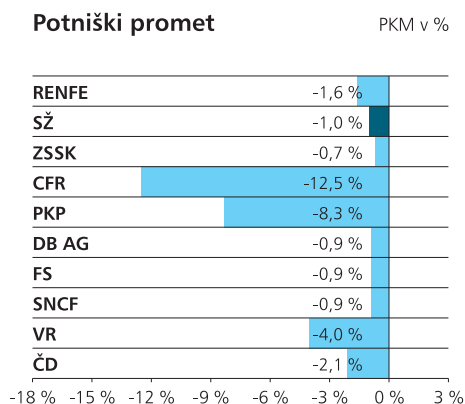
Ronald Ian Smith



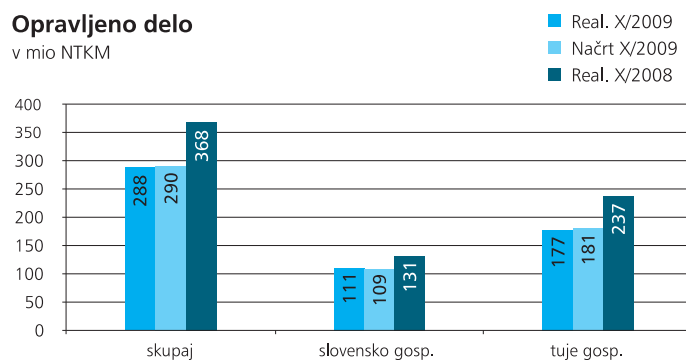
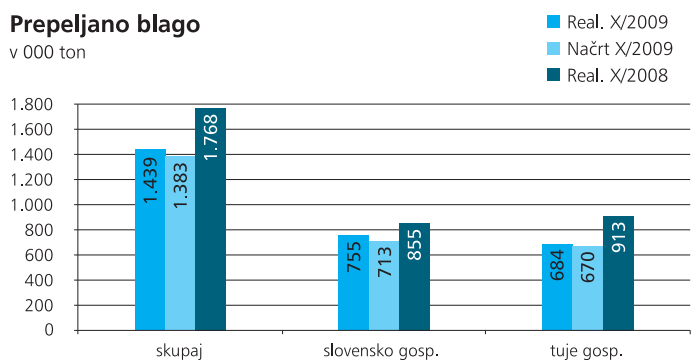
Obseg dela evropskih železnic

Januar-september 2009/2008

Potniški promet Slovenskih železnic

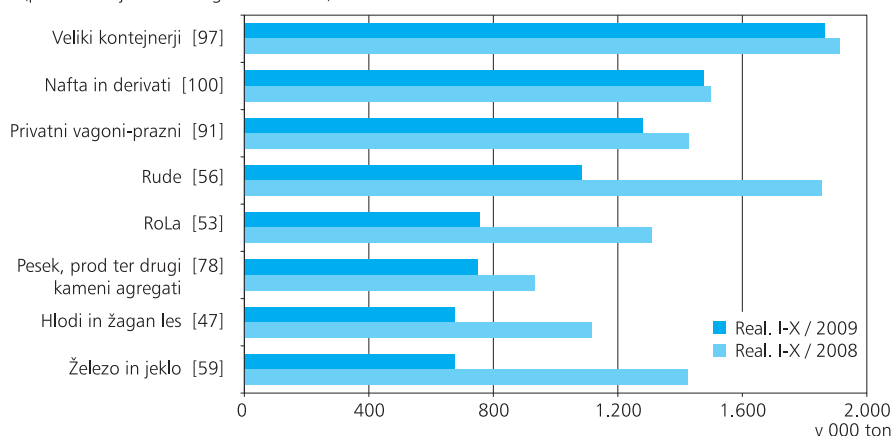


Tovarni promet Slovenskih železnic



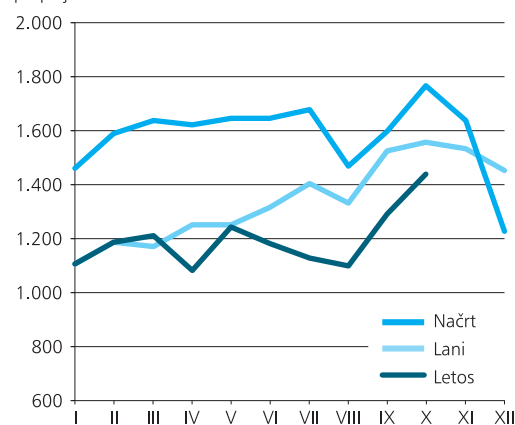
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Pomen in odgovornost človekovega dela

Na nekem seminarju je predavatelj vprašal udeležence o razlogih, zaradi katerih hodijo v službo. Večina udeležencev je odgovorila, da zaradi denarja, da preživljajo sebe in družino. Ena izmed udeleženk pa je dejala, da hodi v službo tudi zato, da bi s svojim delom prispevala vsaj kanček v zakladnico človeštva ali z drugimi besedami, da bi prispevala svoj delež k skupni blaginji. Njeno mnenje je bilo skoraj prezrto. Pa res hodimo v službo samo zaradi denarja oziroma preživetja?

Gotovo je denar eden izmed bistvenih razlogov, da opravljamo delo in smo zaposleni. Če pa dobro razmislimo, bi vsakdo zagotovo našel še kakšen razlog, zaradi katerega opravlja delo na nekem področju v določeni organizaciji ali kje drugje.

Delo nas je spremenilo v družbena bitja

Delo je naša zavestna dejavnost. Po eni strani z njim uresničujemo vrednote proizvoda, izdelka ali storitve in predstavlja sredstvo za proizvodnjo dobrin, pri čemer smo ljudje samostojna, ustvarjalna bitja, ki ustvarjamo dobrine, in kot taki subjekti dela. Po drugi strani pa s svojim delom spreminjamo tudi sami sebe, razvijamo svoje različne sposobnosti, potencialne, znanje, spretnosti itd. Delo nam omogoča, da skozi ustvarjanje postajamo boljši ljudje, saj se ob tem izražamo in potrjujemo kot ustvarjalna bitja, kar nam omogoča tudi samouresničevanje. Delo je torej ena naših osnovnih potreb in vrednot.

Delo opravljamo zavestno z določenim namenom in ciljem. Prav po zavestnem opravljanju dela se ločimo od živali in se potrjujemo kot ustvarjalna bitja. Namen dela je v zadovoljevanju ekonomskih in druž-

benih potreb (po preživetju, zagotavljanju življenjske varnosti – ekonomske, socialne, zdravstvene –, izboljšanju življenjskih razmer itd.), ki zagotavljajo dostojno preživetje in kakovost življenja tako v času, ko smo delavno dejavni, kot za prihodnost. Cilj dela so razvoj in napredek na vseh področjih našega življenja (kulturnem, socialnem, ekonomskem, duhovnem itd.) ter zadovoljevanje skupnih družbenih potreb.

Delo nas lahko odtuja od našega bistva

Pri svojem delu uporabljamo pripomočke, ki so plod našega razumskega dela in ustvarjanja. Te pripomočke neprestano izpopolnjujemo in razvijamo, kar nam olajša delovne napore in omogoča večjo učinkovitost. Ščasnoma pa lahko ti pripomočki celo nadomestijo naše fizične in umske napore ter delo.

Ob tem pa lahko hitro pozabimo (ali pa to pozabijo delodajalci), da je ekonomski vidik le eden izmed mnogih, ki jih delo prinaša. Če je ta vidik dela bistven, lahko ljudje postanemo predvsem objekti dela, kot so to npr. elementi v proizvodnji, in skupaj s sredstvi (pripomočki za delo) služimo predvsem interesom drugih, ob čemer se težko uresničujemo kot ljudje. Ob tem bi marsikdo lahko pomislil, da se je treba v trenutnih razmerah, ki vladajo na trgu dela, povsem prilagoditi in podrediti tistim, ki nam delo zagotavljajo.

Delo je naša dobrina

Čeprav včasih delo opravljamo v zelo težkih delovnih razmerah (tudi duševnih), ki izčrpavajo naše moči in zdravje, je delo za nas dobrina, ki nam zagotavlja dostojanstvo. V delo vlagamo sebe, svoje znanje, sposobnosti in napore. Prav zaradi tega je vsako delo oplemenitenjeno in cenjeno. Vsakemu delu lahko

vtisnemo svoj pečat, prispevamo svojega duha in v njem najdemo izpolnitev, kar nam omogoča osebni razvoj in napredek. V delu lahko najdemo svojo potrditev, sprostimo svojo energijo, kar izboljša naše počutje in nam prinaša zadovoljstvo. Celotno delo pa mora služiti uresničevanju naše človeškosti – biti človek, pri čemer moramo upoštevati zakone narave. Smo namreč del narave in s svojim delom naravo spreminjamo v skladu s svojimi potrebami in nameni.

Delo nalaga dejavno in odgovorno vlogo vsakemu izmed nas

Francoski pisatelj in filozof **Voltaire** je zapisal: »Odgovorni smo za to, kar delamo, pa tudi za tisto, česar ne delamo.« Ni smo torej odgovorni samo za vsebino in kakovost opravljenega dela, temveč tudi za tisto delo, ki bi ga lahko ali morali opraviti, pa smo ga zaradi česar koli opustili in ga nismo opravili.

Učinkovito, kakovostno, odgovorno in moralno-etično opravljanje dela omogoča doseganje in razvoj *skupnega dobrega*, iz katerega izhaja tudi dobro za vsakega posameznika. *Skupno dobro* je vse tisto, kar nam omogoča, da v večji meri in lažje dosegamo svojo polno uresničitev in sožitje. Odraža se npr. v prizadevanju za mir, varovanju in ohranjanju okolja, učinkovitosti storitev, ki jih zagotavljajo javne službe, dostopu do kulture, izobraževanja, socialnih in zdravstvenih storitev ipd. To skupno dobro, ki zadeva naše temeljne pravice, ni deljivo, je pa dosegljivo le s skupnimi naporami tako v tem trenutku kot za prihodnost človeštva. Prispevek, ki ga damo s svojim delom za skupno dobro, je najboljše pot in sredstvo, ki pospešuje blaginjo človeštva v vseh razsežnostih.

Stalen industrijski napredek

Nenehen tehnični razvoj in napredek ter dosežki industrijske dobe so vzbujali v ljudeh velike upe o neomajni blaginji, udobju, svobodi in s tem sreči večine ljudi. Porodila se je vera v napredek, ki je obetala blagostanje vseh. Velika proizvodnja dobrin in storitev, ki jo je spodbujal nenehen razvoj, se je sprevrgla v obsedeno porabništvo in uživaštvo. Družbene razmere in nenehno izkoriščanje narave v sebičnem pohlepu po več so vplivali na spremembo človekovega odnosa do narave, tako da se je porušilo sožitje med človekom in naravo. Zdi se, da se je prizadevanje za skupno dobro sprevrglo v sebično povečevanje imetja, izgubo občutka za sočloveka, pravičnost, poštenost in solidarnost. Lahko torej rečemo, da so družbene razmere vplivale na spremembo človekovega značaja. Težko pa rečemo, da se je to zgodilo zaradi dela in potrebe po delu in proizvodnji.

Med biti ali imeti

Ta sprememba človekovega značaja se po **Erichu Frommu** odraža v dveh temeljnih načinih življenja. Prvi način življenja po njegovem temelji na *imeti*. Ta ima za cilj imeti več, kajti več kot imam, več veljam. Težnja po imeti je veliko bližja našemu izkustvu in jo tudi hitreje zadovoljimo in občutimo kakor težnjo po biti. Drugi način življenja pa temelji na *biti*. Ta je povezan predvsem z našim doživljanjem. Fromm opozarja, da *način življenja*, ki teži k imeti, *ustvarja bolnega človeka in s tem bolno družbo*. *Razvoja gospodarske ureditve pa ne določa več vprašanje, kaj je dobro za človeka, temveč vprašanje, kaj je dobro za razvoj gospodarstva*. V družbeni ureditvi, v kateri medsebojne odnose »ureja« pridobitniška strast kot način iskanja sreče, so ljudje nesrečnejši in

bolj osamljeni. Človeške vrednote solidarnosti, sočutja in spoštovanja, ki človeka gradijo in bogatijo, so zamenjali samoljublje, pohlep in sebičnost. Ravno zaradi sebičnosti, ki jo poraja družbena ureditev, voditelji bolj cenijo osebni uspeh kot družbeno odgovornost. Ljudje imajo raje katastrofo v prihodnosti kot zmernost v sedanjosti. Takšna družbena ureditev in s tem izrinjanje pristnih človeških vrednot vodita v gospodarski zlom, propad in ogrožanje človeškega rodu. Kar se nam očitno v tem trenutku dogaja. In v čem vidi **Fromm** rešitev za preživetje človeškega rodu? V spremembi gospodarskih in družbenih vrednot, ki omogočajo korenito spremembo človeškega srca.

»Maščevanje narave« je najpristnejši, najglasnejši in nujen klic k spremembi odnosa do prekomernega izkoriščanja naravnih zalog in po drugi strani k spremembi odnosa do drugega človeka in s tem tudi do samega sebe. Človek mora nujno spremeniti način življenja od *imeti* k *biti*, sicer ga bo delo, ki ga je sprva napravilo za družbeno bitje, spremenilo v grožnjo druge-

mu človeku in ga s tem razčlovečilo kot človeka.

Naj torej čakamo na spremembe družbenih razmer, ki bodo omogočile spremembo človeškega srca? Morda so te že pred vrati in nakazujejo potrebo po drugačni moralno-etični drži in po drugačnem odnosu do našega dela, ki bo bolj služilo skupnemu dobremu.

S spremembami začnimo pri sebi

Nekje sem prebral misel, da sta *odgovorno delo in prizadevanje vsakega človeka kot kapljica v morje, vendar brez prve in vsake naslednje kapljice tudi morja ne bi bilo*. Ne moremo mirno čakati, da se bo kaj spremenilo ali da bodo drugi nekaj spremenili. Spremembe ne morejo narediti drugi, tudi jih ne moremo v to prisiliti. Lahko pa začnemo pri sebi in naša sprememba lahko spodbudi in opogumi tudi drugega. Če se v kritičnem položaju osredotočimo samo na to, kaj vse je narobe, česa vsega nimamo, kakšne krivice so se nam zgodile ipd., izgubimo izpred oči množico vseh ostalih priložnosti, ki obstajajo in nam jih

nudi dani položaj. Pošteno delo, kakor je zapisal **Flaubert**, je še vedno najboljše sredstvo za polepšanje življenja.

Pogum, zavzetost, poštenost, odgovornost, vztrajnost, delavnost, znanje, moralna in etična drža pa so nekatere izmed lastnosti in veščin, ki nam poma-

gajo v delu ohranjati dostojanstvo in ga tudi obdržati. V današnjem nepredvidljivem času, ko se razmere na trgu dela hitro spreminjajo, nam prav to lahko pomaga ohraniti optimizem in najti vrednost tudi v drugih dejavnostih in razsežnostih življenja.

Sodelavci o delu na železnici

Jožica Kristan Filič
strokovna sodelavka
PE Vzdrževanje infrastrukture Celje

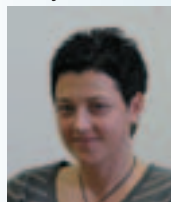


Na delo ne gledam preveč kot na ekonomski vir, ampak bolj kot na vrednoto, ki mi prinaša nekaj pozitivnega, nekaj, kar me oblikuje in izpolnjuje. Delo mi omogoča osebnostno rast, saj vanj vključujem svojo osebnost, sposobnost, vrline in znanje.

Doživljam ga kot priložnost za kariero, v njem vedno znova iščem priložnost za samouresničevanje, ustvarjalnost in osebno zadovoljstvo.

Moje delo je predvsem delo z ljudmi, kjer se vsakodnevno srečujem z različnimi težavami. K vsakemu človeku pristopam drugače, mu prisluhnem, pomagam, iščem zanj ustrezno rešitev. Prav zaradi tega svoje delo opravljam rada, predvsem mi je izziv timsko delo, kjer se lahko dopolnjujem, predlagam nove ideje. Da sem pri svojem delu zadovoljna in učinkovita, si nenehno zastavljam nove cilje, jih uresničujem in analiziram. Tako pozitivno delujem tudi na sodelavce, poleg tega pa je tudi učinkovitost dosti večja.

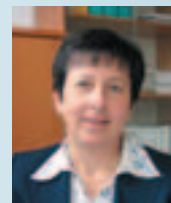
Vesna Marinšek
strokovna sodelavka
Oddelek za splošne zadeve
PE Vzdrževanje infrastrukture
Sekcija SVTK Pivka



Seveda delam zato, da zaslužim denar, da z njim zadovoljim osnovne potrebe za preživetje, zato, da si tudi kaj privoščim in se imam lepo v zasebnem

življenju. Ni pa denar glavni motivator pri delu. Ne moreš sprejeti kakršnekoli službe, pa četudi se ti ponuja višje plačilo. Upoštevat je treba na primer zanimivost dela, možnost dodatnega izobraževanja in napredovanja. Za samo počutje na delovnem mestu pa je zelo pomembno tudi, v kakšnem kolektivu delaš in kakšnega nadrejenega imaš. Človek pa mora imeti tudi urejene »zadeve pri sebi«, da je lahko v službi sproščen, zadovoljen in uspešen delavec.

Jožica Zalar
strokovna sodelavka – koordinatorka
Služba za kontroling



Moje delo mi pomeni veliko strokovno in osebno potrditev. V službo zato ne hodim samo zaradi zaslužka, s katerim sodelujem pri pokrivanju

življenjskih stroškov svoje družine. V prostem času poskrbim, da se na delo vrnem spočita, zadovoljna in z nasmehom sprejem svoje sodelavce.

Branislav Marković
strojevodja



Svoje delo povežem s poklicem, ki je moja želja že iz otroštva. Opravljam sem ga z ljubeznijo in zadovoljstvom in za to bil tudi ustrezno

nagrajen. Danes, v času tržne ekonomije, je žal poklic, tako kot delo, izgubil svojo vrednost, kar lahko ima določene posledice – ne samo za delavce, ampak tudi za lastnika oziroma delodajalca. Žal je pri večini ljudi danes v ospredju preživetje, ne pa veselje do dela.

Arslan Bajraktarevič
tehnični strokovni sodelavec



Človek kot ozaveščen član družbe ni le opazovalec dogajanja okrog sebe, ampak izobražen in resen soustvarjalec družbe, v kateri živi.

Človekovo delo je značilnost, ki mu je v njegovi evoluciji dana od nastanka do danes in po kateri se razlikuje od drugih bitij. Torej zavestno in odgovorno delamo, da ustvarjamo dobrine za zadovoljevanje svojih potreb ter izboljšanje življenjskih pogojev za preživetje oziroma kolikor toliko normalno življenje.

Tudi v svojem dolgoletnem delu na železnici sem bil bolj ali manj uspešen in zadovoljen pri svojem delu.

Zahvala za pomoč pri nakupu dvigala za invalide in premostitev arhitekturnih ovir

Iskreno se zahvaljujem vsem, ki ste mi finančno pomagali pri nakupu in izgradnji invalidskega dvigala ter premostitvi arhitekturnih ovir.

Z vašo pomočjo sem premagal dve veliki arhitekturni oviri – stopnice in zame nemogoča prihod in izhod z dvorišča. S tem sem pridobil velik del neodvisnosti, lahko bi rekel, da ste mi odprli vrata v svet.

Posebej se zahvaljujem Slovenskim železnicam, strojevodjem SŽ, strojevodjem RCA, zaposlenim na postaji Jesenice in Sindikatu strojevodij Slovenije.

Ob tej priložnosti bi se rad zahvalil tudi osebju muzejskega vlaka za nepozabno vožnjo po Bohinjski progi.

Vsem skupaj še enkrat iz srca hvala!

vaš sodelavec Miran Zalokar



Foto: SCX.com

Usposabljanje delavcev Slovenskih železnic na začasnem čakanju na delo

V skladu z določili Zakona o delnem povračilu nadomestila plače (Ur. l. RS št. 42/2009), natančneje z drugo alinejo drugega odstavka šestega člena, ki govori o pravicah in obveznostih delavcev, napotenih na čakanje, imajo delavci, napoten na začasno čakanje na delo, pravico in obveznost usposabljanja 20 odstotkov tega časa. Na Slovenskih železnica, d. o. o., je bil ukrep začasnega čakanja na delo uveden 1. julija 2009 za dobo šestih mesecev. V ukrep je bilo vključenih približno 370 delavcev. Nekateri so bili v čakanje vključeni celotno, drugi za krajše obdobje. Za vse, ki so bili napoten na začasno čakanje, so bila organizirana številna usposabljanja, med drugim tudi različne vsebine s področja varstva pri delu in požarne varnosti, zdravega življenjskega sloga, priprav na upokojeve, obrambe, notranjega reda in varnosti, soočanja s konflikti in težavami, kakovosti, komunikacije ter računalniške pismenosti (npr. uporaba Excela).



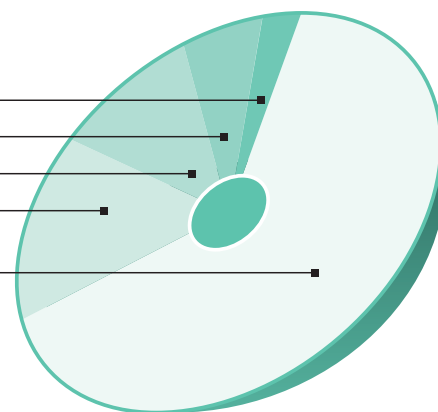
Foto: SCX.com

Organizacija in izvedba usposabljanj za zaključene skupine delavcev na čakanju sta bili dodeljeni posameznim organizatorjem. Moja naloga je bila organizirati tri vrste vsebin za 170 delavcev. Pri izvedbi programa Uporabna komunikacijska pravila sem bila tudi predavateljica. Na usposabljanjih sem ob koncu predavanj slušateljem v izpolnjevanje ponudila anketni vprašalnik, s katerim sem želela zajeti mnenje delavcev, napotenih na čakanje, o tem, katere lastnosti so po njihovem mnenju pomembne za predavatelja, želela sem tudi izvedeti njihovo mnenje o načinu izvedbe usposabljanj in o zadovoljstvu s predavano vsebino. V nadaljevanju bom predstavila rezultate analize podatkov, ki so bili zbrani s pomočjo anketnega vprašalnika.

Analiza vzorca
Vrnjenih sem dobila 123 izpolnjenih anketnih vprašalnikov. Vzorec anketiranih je sestavljalo 72,4 odstotka moških in 27,6 odstotka žensk. Največ anketiranih ima zaključeno srednje strokovno ali poklicno izobraževanje, in sicer 63,4 odstotka. Anketiranci so bili v povprečju stari 54,4 leta, pri čemer je imel najmlajši anketiranec 30, najstarejši pa 68 let. Delovna doba anketirancev je v povprečju znašala 36,3 leta.

Graf 1: Izobrazba delavcev na začasnem čakanju

Magisterij/doktorat 0 %
Visoka ali univerzitetna izobrazba 3 %
Višja šola 6 %
Gimnazija 10 %
Osnovna šola 15 %
Srednja strokovna/poklicna šola 66 %



Ocena posameznih dejavnikov, povezanih s predavateljem

Kot lahko vidimo iz tabele 1, se anketiranci v povprečju strinjajo z izjavami o posameznih dejavnikih, povezanih s predavateljem. Od predavatelja pričakujejo predvsem, da daje vtis, da je strokovnjak na področju, o katerem govori, o katerem govori, da je med predavanjem sproščen, da daje vtis profesionalnosti, ima primerno kvaliteto glasu (predvsem v povezavi s primerno glasnostjo in

hitrostjo ter nemonotonostjo) in da ohranja očesni stik s slušatelji kot skupino. Hkrati pa se strinjajo, da za predavatelja ni pomembno le, kaj pove, temveč tudi, kako to pove in kako se pri tem obnaša.

Nekoliko nižji, a kljub temu precej visok odstotek strinjanja zasledimo tudi pri izjavah o tem, da od predavatelja pričakujejo, da z gibi rok ponazaja tisto, kar govori, ter da govori knjižno. Poleg tega 69,4 odstotka anketiranih meni, da zu-

Tabela 1: Izjave o posameznih dejavnikih, povezanih s predavateljem, glede na odstotek strinjanja

Izjava	Strinjam se	Ne strinjam se	Neopredeljen
	v odstotkih (%)		
Od predavatelja pričakujem, da daje vtis, da je strokovnjak na področju, o katerem govori.	98,4	0,8	0,8
Od predavatelja pričakujem, da je med predavanjem sproščen.	96,7	0,8	2,5
Za predavatelja ni pomembno le, kaj pove, temveč tudi, kako to pove in kako se pri tem obnaša.	95,8	1,6	2,6
Od predavatelja pričakujem, da daje vtis profesionalnosti.	92,7	3,3	4
Za dobrega predavatelja je pomembno, kakšen glas ima.	88,9	3,5	7,6
Od predavatelja pričakujem, da ohranja očesni stik s slušatelji.	85,8	0,8	13,4
Od predavatelja pričakujem, da z gibi rok ponazaja tisto, kar govori.	74,5	4,1	21,4
Menim, da zunanji videz predavatelja pomembno vpliva na prepričljivost pri posredovanju snovi.	69,4	11,5	19,1
Dober predavatelj mora govoriti knjižno.	64,7	6,6	28,7

¹ Anketne vprašalnike so izpolnjevali samo udeleženci usposabljanj po programu Uporabna komunikacijska pravila.

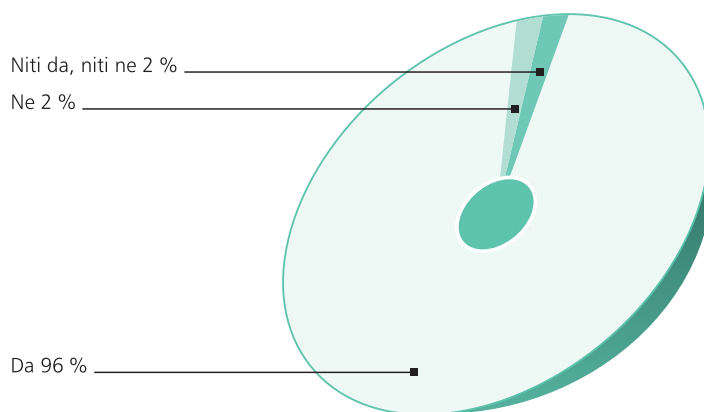
nanji videz predavatelja pomembno vpliva na prepričljivost pri posredovanju snovi.

Zadovoljstvo z usposabljanjem in način posredovanja učnih vsebin

Z usposabljanjem na temo uporabnih komunikacijskih pravil so bili anketiranci večinoma zadovoljni, saj se kar 96 odstotkov anketiranih strinja, da je bila vsebina predavanja zanimiva ne glede na povezanost z njihovimi dosedanjimi delovnimi izkušnjami, 95 odstotkov anketiranih pa meni, da je predavateljica učno snov posredovala na zanimiv način. Anketiranci ravno tako menijo, da si bodo od predavane snovi veliko zapomnili ter so pripravljeni o predavani temi tudi v prihodnje še kaj prebrati.

Glede na rezultate raziskave ni bilo mogoče zaznati statistično značilne razlike v zadovoljstvu z usposabljanjem kot celoto glede na spol anketiran-

Graf 2: Strinjanje z izjavo: Vsebina predavanja je bila zanimiva ne glede na povezanost z mojimi dosedanjimi delovnimi izkušnjami.



cev. Tako moški kot ženske so izražali podobno stopnjo zadovoljstva z izvedenim usposabljanjem.

Analiza podatkov je pokazala tudi, da bolj kot so se anketiranci strinjali s prisotnostjo posameznih dejavnikov, ki glede na do zdaj izvedene raziskave drugih avtorjev na

področju prepričljivosti pozitivno vplivajo na učinek posredovanja učnih vsebin (ohranjanje očesnega stika, nasmeh, gestikulacija, urejenost zunanega videza, tekoč govor, primerna glasnost, hitrost in melodičnost glasu ter knjižno izražanje), bolj so bili zadovoljni z izvedbo usposabljanja kot celote.

Sklep

Rezultati izvedene ankete kažejo, da slušatelji izvedbo izobraževanja in izobraževalne vsebine ocenjujejo glede na njihovo vsebino, način posredovanja učnih vsebin ter glede na prepričljivost predavatelja. Izkazalo se je, da imajo anketiranci o dejavnikih, povezanih s predavateljem in posredovanjem učnih vsebin, izoblikovano mnenje, kar dokazujejo visoki odstotki strinjanja z izjavami, prikazanimi v tabeli 1. Ravno tako se je pokazalo, da je zadovoljstvo z izvedbo usposabljanja kot celote odvisno od dejavnikov prepričljivosti, ki so oziroma niso prisotni pri predavatelju med predavanjem. Glede na konkretno temo usposabljanja, Uporabna komunikacijska pravila, so slušatelji izpostavili pomen primerne načina in ravni komuniciranja na vseh področjih ter hkrati koristnost obravnavanih vsebin ne glede na ciljno skupino.

Smučarski tečaj za otroke zaposlenih v Slovenskih železnicah

Kot že vrsto let, bomo tudi to zimo v Kranjski Gori, med zimskimi šolskimi počitnicami, organizirali dva smučarska tečaja za naše osnovnošolce. Termin tečaja za območja Ljubljane, Maribora in Ptuja je od 13. do 20. februarja 2010, za območja zunaj Ljubljane, Maribora in Ptuja pa od 20. do 27. februarja 2010.

Cena tečaja je 265 evrov in vključuje bivanje s polnim penzionom v Železničarskem domu v Kranjski Gori, izvedbo tečaja smučanja pod vodstvom treh strokovno usposobljenih učiteljev smučanja, smučarske karte za otroke in učitelje smučanja, vstopnino za bazen v hotelu Larix, vožnjo

s kočijo, drsanje in turistično takso. Stroške tečaja v celoti poravnate ob prihodu v Železničarski dom v Kranjski Gori.

Prijavnico dobite skupaj z razpisom v vašem tajništvu ali na intranetnih straneh SŽ (<http://intranet/>), izpolnjeno pa pošljete do petka, 15. januarja 2010, po pošti na naslov Slovenske železnice, Področje za kadre, Kolodvorska 11, 1506 Ljubljana, na faks št. 14807, ali po e-pošti: igor.smid@slo-zeleznice.si. Za dodatne informacije se obrnite na Igorja Šmida (telefon 14391).

Igor Šmid



V slovo Drago

Konec novembra nas je vse presunila žalostna vest, da se je od nas za vedno poslovil naš sodelavec, prijatelj in član SŽS Drago Virag, star komaj 36 let. Zapustil je svojo izbranko Darinko in dva sinova.

Na železnici je bil zaposlen od leta 1988, naprej kot premikač v Mariboru, nato pa od leta 2002, po končanem izobraževanju, vlakovni odpravnik na postaji Ljutomer. Doma je skrbel za kmečki turizem, pridno kletaril, rad pa si je vzel tudi čas in potoval s svojim motorjem.

Radi se ga bomo spominjali.

Poslovno urejen videz kot odraz posameznika in organizacije

Položaju primeren zunanji videz je dobra naložba, saj z zunanjim videzom vplivamo na vtis, ki si ga drugi ustvarijo o nas. Raziskave pravijo, da si, odvisno od položaja, ustvarimo prvi vtis o ljudeh v petih (pri srečanju) do 30 sekundah (na razgovoru za službo), kar pomeni, da veliko zaključkov naredimo prav na podlagi zunanjega videza človeka. Kar 55 odstotkov prvega vtisa ustvari videz, šele nato sledita nastop in govor.

Raziskava o vplivu različnih dejavnikov neverbalne komunikacije na prepričljivost posameznika je pokazala, da kar 59 odstotkov vprašanih meni, da zunanji videz človeka, ki želi biti prepričljiv, pomembno vpliva na njegovo prepričljivost. Ravno tako 51 odstotkov vprašanih meni, da je človek, čigar videz je bolj urejen, prepričljivejši.

Prvi stik s človekom je namreč vizualen, zato naša oblačila veliko povedo o nas ne glede na to, ali se tega zavedamo ali ne. Primeren zunanji videz in urejenost ne moreta nadomestiti primanjkljaja sposobnosti in znanj, vsekakor pa poudarita videz profesionalnosti.

Poslovno urejena ženska

Za ženske je najpogostejše v uporabi kodeks, ki zapoveduje enobarvne kostime (hlačni ali s krilom) in komplete z elegantnimi hlačami v sivih, črnih, rjavih, temnomodrih in drugih nevtralnih tonih. Modernnejše barve so sicer dovoljene, a naj bi pri oblačilih kombinirali največ dve barvi. Bluza naj bo umirjene, ne preveč žive barve in usklajena s kostimom. Material naj bo bombaž ali svila. Čevlji naj bodo spredaj in zadaj zaprti, barvno usklajeni z oble-

ko ter z višino pet do pet centimetrov. Nakit naj bo nevpadljiv (hkrati največ štiri kosi). Primeren dodatek je ovratna ruta ali šal. Lasje naj bodo čisti in urejeni. Če so dolgi, naj bodo speti. Ličenje naj bo nevpadljivo, vsekakor pa naj bo. Zaključek nekaterih raziskav o uporabi ličil v povezavi s poslovnim svetom je bil, da so ličila lahko del poslovnega življenja ženske, saj se posel pravzaprav vrti okrog podobne posameznika. Tako za naličeno žensko ne pomeni, da svoje delo opravlja bolje od sodelavke, ki ličil ne uporablja, vendar bo videti bolj urejena in zato bolj profesionalna.

V splošnem velja, da imajo ženske veliko pestrejšo izbiro glede oblačil, nakita in drugega okrasja (ličila, pričeska) ter ravno zato tudi več možnosti za izbor manj primernih kombina-

cij. Zato morajo biti pri kombiniranju različnih kosov oblačil ali nakita previdnejše.

Poslovno urejen moški

Klasična obleka, ki naj bo pozimi v temnejših tonih, poleti pa iz lažjih materialov in svetlejša. Pod njo sodi srajca. Ta naj bo čim nevtralnejša. Dovoljeno je eksperimentiranje z nekoliko bolj živimi barvami, na primer bledorumeno, vijolično in svetlomodro. Srajca naj bo barvno vedno usklajena z obleko ali suknjičem. Moške hlače naj bi segale do čevljev. Kavbojke, hlače iz širokega rebrastega žameta, usnjene hlače in »pumparice« niso primerne v poslovnem okolju. Kravata je izraz individualnosti, ustvarjalnosti in osebnosti vsakega posameznika, prilagojena naj bo barvi

srajce. Čevlji naj ustrezajo priložnosti in slogu oblačenja. Barva naj bo skladna s hlačami oziroma obleko. Prilagojeni naj bodo letnemu času, čisti in brez vidno obrabljenih pet. Nogavice naj bodo enobarvne, temnejših barv, prilagojene barvi hlač in čevljev.

Brada naj bo vsakodnevno negovana in prilagojena obliki obraza ter v skladu z delovnim mestom, položajem ali funkcijo posameznika.

Primeren nakit za poslovnega moškega sta prstan in zapestna ura, poleg tega pa tudi okrasne igle ali sponke za kravato ter manšetni gumbi. Nikakor pa uhani in zapestnice.

Za nekatere poklice kodeks oblačenja zahteva uniformo. Ta je lahko simbol določenega poklica ali družbe (vojaška, policijska, **železniška** uniforma), znak pripadnosti ali pa ima bolj praktičen pomen (je na primer zaščitno oblačilo). Nošenje uniforme je določeno s predpisi, ki jih oblikuje organizacija. Več o uporabi uniforme na SŽ, d. o. o., bom pisala v nadaljevanju.

Nekaj uporabnih nasvetov za vsakogar

- Oblačila, ki jih nameravate obleči za službo naslednji dan, si pripravite večer prej, da se izognete mrzličnemu iskanju primerne kosa oblačila nekaj minut pred odhodom iz stanovanja.
- Če ste v dvomih, ali je kak kos oblačila ali nakita primeren za službo ali ne, je to verjetno znak, da ni. Vedno uspešna formula je: *Klasika je vedno primerna*.
- Z nakupom oblačil klasičnih krojev in barv, ki ne gredo nikoli iz mode, prihranimo čas



Primeren nakit za poslovno žensko: biserna ogrlica. Dodatna modna popestritev so očala. (foto: Dreamstime.com)



Primeren nakit za poslovnega moškega: zapestna ura in prstan. (foto: Dreamstime.com)

in denar za pogoste obiske nakupovalnih središč.

- Dobro in kakovostno ne pomeni nujno tudi drago.
- Za službena oblačila so najprimernejši materiali, ki so oziroma so videti naravni, zato se je pametno izogibati materialom, ki so videti umetni (poliestrski).
- Stil oblačenja na delovnem mestu naj bo usklajen s kodeksom, ki velja v družbi, z delovnim mestom in funkcijo, ki jo imamo v podjetju, ter s finančnimi sredstvi, ki so nam na voljo.
- Poskrbite, da bodo vaša obla-

čila in modni dodatki, tako obutev kakor torbica, vedno čisti in urejeni.

- Ličite se čim naravneje.
- Izbira tekstilnega materiala mora povsem ustrezati trenutnim vremenskim razmeram oziroma letnemu času.

Kaj je v poslovnem svetu nezaželeno?

- Premočna ličila ali nič ličil.
- Previsoke pete. Dovoljena meja je pet centimetrov, poleti se odsvetujejo sandali, ki razkrivajo preveč prstov.

- Prekratko krilo ali bluza. Krila in obleke, krajše od dveh prstov pod kolena, so v službi nezaželeni, prav tako majice ali bluže, ki razkrivajo trebuh ali preveč hrbta.
- Predolgi nohti in nohti, nalahirani z živimi barvami. Primernejša je francoska manikura.
- Pisane nogavice pri ženskah. Primernejše so enobarvne, ki so v skladu z vrhnjim oblačilom.
- Bele nogavice pri moških. Nogavice naj bodo vedno v istem oziroma temnejšem barvnem tonu, kot je obleka.

- Prosojna oblačila.

Poslovno oblačenje glede na položaj

Med strokovnjaki in raziskovalci, ki se ukvarjajo s pravili poslovnega oblačenja, se je ustalil izraz poslovno primerno (business appropriate), ki poudarja dejstvo, da je pri poslovnem oblačenju treba upoštevati položaje, ki so predvideni za delovni dan, ki je pred nami. Če na primer gradbenega inženirja čaka dan na terenu, so kavbojke lahko primerne. Če ga tisti dan čaka zelo pomemben se-



Fotografija prikazuje primerno dolžino krila kostima poslovne ženske. Kot neprimerno lahko označimo urejenost pričeske, saj poslovni stil predvideva, da so lasje, če njihova dolžina sega čez ramena, speti, na primer v figo. (foto: Dreamstime.com)



Neprimerna dolžina krila kostima poslovne ženske (foto: Dreamstime.com)

stanek, je vsekakor najprimernejša obleka.

Pomembno je tudi razlikovati med poslovno profesionalnim (business professional) in poslovno vsakdanjim (business casual). V splošnem pomeni poslovno profesionalno oblačenje za moške temno obleko, srajco, prilegajočo se kravato, temne nogavice in z obleko usklajene čevlje. Za ženske pomeni poslovno profesionalno kostim s primerno bluzo ter pripadajoče čevlje z nizko do srednje visoko peto. V *vsakdanjih delovnih dneh*, predvsem pa ob petkih v večini organizacij prevladuje poslovno vsakdanji stil, ki ponavadi (razlike so glede na posamezno organizacijo) za moške zajema hlače (ne kavbojke ali kratke hlače) s srajco ali polo majico, za ženske pa hlače ali krilo z bluzo ali žensko polo majico. Suknjič je tako pri moških kot pri ženskah dobrodošel, a ne obvezen.

Stil poslovnega oblačenja je vsekakor odvisen tudi od dejavnosti organizacije in njenih pravil na tem področju. Medtem ko nekatere organizacije zahtevajo konzervativen *dress code*, so druge bolj naklonjene manj konzervativnemu. Banke, zavarovalniška podjetja, pravne pisarne in organizacije, ki se ukvarjajo s finančnimi zadeva-



Poslovno vsakdanji stil oblačenja (foto: Dreamstime.com)

mi, zagovarjajo konzervativen videz. Na drugi strani podjetja, ki se ukvarjajo z modo in tržnjem, pričakujejo nekonzervativen videz. Bolj sproščen (različne stopnje) stil oblačenja je sprejemljiv tudi v poslovnih krogih medijev, novinarstva, znanosti in zdravstva. Še bolj sproščen stil si lahko dovolijo zaposleni na področjih, kot sta računalništvo in informatika. Primerni naj bi bili temen jeans, kratke hlače, pisane majice, celo usnje.



Poslovno profesionalen stil oblačenja (foto: Dreamstime.com)

Pravila o videzu in urejenosti delavcev Slovenskih železnic

V Slovenskih železnica, d. o. o., velja organizacijski predpis Pravila o videzu in urejenosti delavcev Slovenskih železnic, ki se uporablja v celotni organizacijski strukturi Slovenskih železnic, d. o. o. Govori namreč tako o delavcih v službenih oblekah in delavcih v delovnih oblekah kot tudi o delavcih v civilnih oblekah.

Delavce v civilnih oblekah deli predpis v tri skupine: v prvo skupino sodijo delavci, ki poslujejo za okenci, v drugo skupino vodilni delavci in delavci v neposrednem stiku s strankami, v tretjo skupino pa vsi ostali delavci, ki opravljajo svoje delovne naloge v civilnih oblekah.

Pravila glede oblačenja in drugih vidikov zunanega videza so podobna splošnim pravilom poslovne urejenosti. Zajemajo na primer določila glede urejenosti oblačil, ki naj bodo barvno usklajena, čista, neraztrgana in zlikana. Pretiravanje z nakitom ni priporočljivo. Pri tem predpis določa tudi, naj moški ne nosi uhanov. Moški morajo biti obriti. Ličenje naj bo pri-

merno. Prekratka krila, globoki dekolteji in poletni natikači niso zaželeni. Isto velja za moške v kratkih hlačah.

Organizacijski predpis odsvetuje uporabo osladnih in premočnih vonjav ter priporoča skrb za primerno telesno težo. Ob preveliki ali premajhni telesni teži priporoča postavi primerno izbiri ustreznega kroja oblačila.

Pravilnik o službeni obleki

Podrobno je razdelano tudi področje uporabe službenih oblek, in sicer v Pravilniku o službeni obleki na Slovenskih železnica, kar bom podrobneje predstavila v nadaljevanju. Pravilnik o službeni obleki na SŽ, d. o. o., določa nošenje službene obleke, to je uniforme, in njenih sestavnih delov. Določa tudi pravice in dolžnosti do službene obleke ter barvo in kroj.

Službena obleka se dodeljuje zaposlenim, ki so neposredno udeleženi pri opravljanju železniškega prometa, ki neposredno nadzorujejo ter nadzirajo opravljanje železniškega prometa, ter zaposlenim, ki podjetje predstavljajo pri neposrednem stiku s potniki in drugimi uporabniki železniških storitev



Primer ženske uniforme na SŽ, d. o. o. (foto: Slovenske železnice)



Primer moške uniforme na SŽ, d. o. o. (foto: Slovenske železnice)

ter sosednjimi železnicami. Pravilnik tudi jasno določa, na katerih delovnih mestih so delavci dolžni nositi službeno obleko (npr. sprevodnik, vodja vlaka, receptor na upravi SŽ idr.).

Podobna pravila, kot veljajo za urejenost poslovnih oblačil v splošnem, veljajo tudi glede službene obleke na SŽ, in sicer morajo biti oblačila vedno zlikana in čista, pravilno morajo biti prišiti vsi gumbi, biti mora nepoškodovana. Drugi dodatki in našitki, razen s pravilnikom določeni, niso dovoljeni. Pravilnik natančno določa sestavne dele, kroj, vrsto blaga, barvo in druge lastnosti službene obleke.

V skladu s pravilnikom je zaposleni dolžan nositi predpisano službeno obleko pri opravljanju službe, lahko tudi ob prihodu na delo ali odhodu z dela, ter

ob svečanih priložnostih, ki so v interesu SŽ.

Sklep

S pravilno izbrano obleko lahko bistveno prispevamo k boljši podobi (in večji učinkovitosti) tako nas kot podjetja. Vsekakor je treba vedeti, da so napotki, ki jih navajam v tem prispevku, le oporne točke, ki so sicer lahko zelo uporabne, a so hkrati tudi omejene. Zaradi obsega prispevka, ki je na voljo, ter tudi zaradi pestrosti poslovnega življenja namreč ni mogoče na enem mestu zajeti vseh mogočih kombinacij, ki bi bile bolj ali manj primerne za posamezne poslovne položaje. Pri izbiri primerne kosa oblačila ali naki-ta je pomembno, da vsak zase ve, **kateri tipi oblačil in dodatkov ustrezajo njegove-**

mu tipu telesa ter kako pravilno kombiniramo različne barve in tipe oblačil.

Koristno je vedeti, da so poleg našega formalnega in neformalnega znanja in sposobnosti pomembni tudi nekateri drugi dejavniki, ki govorijo o tem, kako dojemamo naše delo ter v

kakšnem podjetju delamo. Med te dejavnike med drugim prištevamo tudi *stil oblačenja in druge vidike urejenosti*, ki so pravzaprav del našega nastopa in s tem tudi naše neverbalne komunikacije, s katero okolju sporočamo mnogo več kot le z besedami.

Literatura in viri

- Pravilnik o službeni obleki na Slovenskih železnicah. 640. 26.04.2007 – 0
- Organizacijski predpis št. 984: Pravila o videzu in urejenosti delavcev Slovenskih železnic.
- Dressing for the Job. The University of Tennessee: <http://www.utextension.utk.edu/publications/spfiles/sp461g.pdf>. 1.7.2009.
- Business Dress Codes: What to wear?? Iowa State University: http://www.industry.iastate.edu/tipsheet/pdfs/vol5_issue6.pdf. 8.7.2009.
- Dress for Success: Interview Attire vs. Business casual. Clarck University: <http://www.clarku.edu/offices/career/students/pdf/DressforSuccess.pdf>. 8.7.2009.
- Proper Business Attire and Etiquette: Presenting the complete package. http://www.business.ualberta.ca/Career-Services/students/job_tools/Presentations/. 5.7.2009.
- Baker, M. M. 2008. Putting Your Best Look Forward: Business Dress for Women. Kentucky: University of Kentucky.
- Bolarič, N. 2008 Poslovni bonton oblačenja je biblija uspešnega poslovnika. <http://www.finance-akademija.si/?go=article&artid=210039>. 1.7.2009.
- Josipovič, M. 2008. Poslovno oblačenje. <http://mladipodjetnik.si/>. 5.7.2009.

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (16)

Opredeljevanje ciljev

Cilj je nekaj, kar želimo doseči v poslu, življenju, družbi. Mnogokrat se zdi, da poznamo cilje in da jih uresničujemo. V praksi pa so s tem povezane različne težave in nerazumevanja, kar otežuje delo in uresničevanje ciljev. Ogledali si bomo nekaj preprostih izhodišč in dejstev na to temo. Filozof Seneka je rekel: »Če ne veš, kam pluješ, noben veter ti ne pomaga.« To-rej, treba je vedeti cilj (kam plujemo).

Metoda SMART

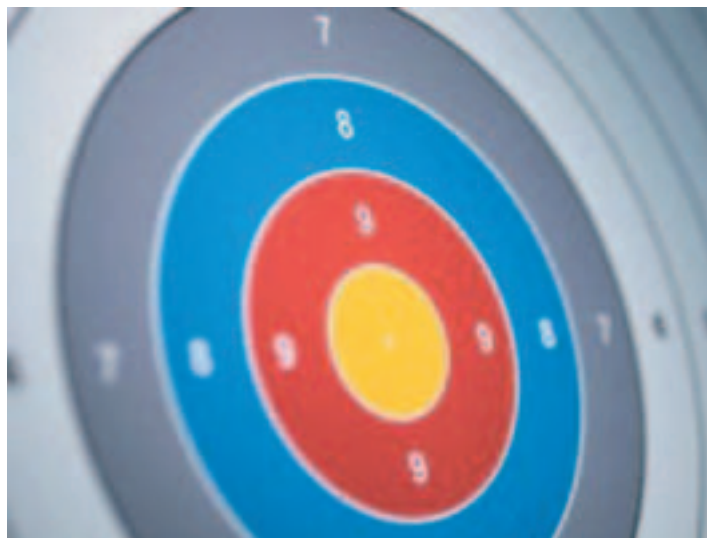
Ena od primernih metod pri določanju ciljev je t. i. metoda SMART. Začetnice pomenijo:

- S** (Specific – cilj naj bo čim natančneje opredeljen in prilagojen),
- M** (Measurable – cilj naj bo merljiv),
- A** (Attainable – cilj naj bo utemeljen na resničnih virih),
- R** (Realistic – cilj naj bo realen, uresničljiv),
- T** (Timely – dosega cilja naj bo časovno opredeljena).

Cilj naj bo čim natančneje opredeljen in prilagojen

Ljudje se pogosto zadovoljijo z določanjem splošnih, okvirnih ciljev. To je v redu na splošni ravni razmišljanja. Za natančnejšo opredelitev pa to ne zadostuje. Izvedbeni cilji naj upoštevajo odgovore na 6 K:

- Kdo?** – kdo je vključen (odgovornosti, pooblastila, izvajalci);
- Kaj?** – kaj je treba narediti (naloge, dejavnosti, proces dela);
- Kje?** – lokacije, nahajanje, relacije;
- Kdaj?** – čas, roki, termini;
- S čim?** – viri, zahteve;
- Zakaj?** – smisel, koristnost, upravičenost itd.



Splošni cilj je na primer povečati prodajo za 10 odstotkov. Izvedbeni cilj pa je povečati vrednost prodaje na evropskem in azijskem trgu za 10 odstotkov v letu 2010 s pomočjo lastne prodajne mreže in posrednikov. Za dosego takšnega cilja je treba narediti načrt, ki bo odgovoril na vseh 6 K.

Cilj naj bo merljiv

Za vsak cilj je treba opredeliti kriterije merjenja. To lahko zajema dinamiko doseganja, stroške, prihodke, količine ipd. Skratka vedeti moramo, kdaj dosegamo in kdaj odstopamo od cilja. Podlaga so številčne vrednosti. Jasnost in otipljivost cilja sta prav tako pomembni.

Kaj je treba narediti

Cilj se težko uresniči, če v njegovo dosego ni vključen načrtni napor. Ta napor opredelimo z načrtom, pri pomembnejših zadevah pa tudi s projektom. Tako določimo pot, po kateri bomo šli do cilja. Gre za dejavnosti, nosilce, znanja, metode, sredstva, časovnico itd., torej za »vozni red«.

Cilj naj bo realen

Uresničljivost cilja temelji na objektivnih spoznanjih, volji in pripravljenosti na delo. Cilj naj vsebuje ambicioznost in realnost. Lahki cilji so realni, vendar niso ambiciozni. Pre-ambiciozni cilji so večkrat ne-realni. Visoki cilji po drugi strani bolj motivirajo in pogosto postanejo uresničljivi. Nizki cilji ne motivirajo in morda zaradi tega niso doseženi. Vgraditi moramo izkušnje in tudi sanje.

Časovna opredelitev cilja

Vsak cilj mora biti tudi časovno opredeljen. Čas mora biti čim krajši, vendar dovolj dolg, da se vse da doseči. Važno je določiti začetek, dinamiko in zaključek.

Cilji naj bodo zapisani, sicer so dvomi in težave pri uresničevanju. Če povzamemo misli G. Donohueja: »Razlika med cilji in sanjami je zapisana beseda in številka.«

(nadaljevanje sledi)

Recertifikacija sistema vodenja kakovosti

Sredi oktobra je potekala že četrta recertifikacijska presoja sistema vodenja kakovosti ISO 9001. Program presoje je bil obsežen in je zajemal:

- prehod na nov standard ISO 9001:2008,
- dodatno certificiranje sistema varnega upravljanja za prevoznika in upravljavca,
- prenovu sistema glede na uveljavljanje novih predpisov v železniškem prometu,
- ukrepe, povezane z gospodarsko in finančno krizo itd.

Presoja je zajela vse temeljne procese v poslovnih enotah, sekcijah in delovnih enotah, postajah in nadzorništvi ter procese vodenja in večino podpornih procesov v poslovnih področjih in službah. Terenska presoja je zajela območje Ljubljane in Maribora ter vlak ICS. Presajo so opravljali trije presojevalci Bureau Veritas.

Presoja se je začela pri generalnem direktorju in je obravnavala stanje in nadaljnje dejavnosti pri vodenju sistema kakovosti SŽ. Z direktorji poslovnih enot, področij in služb je bil opravljen uvodni sestanek, na katerem so obravnavali vsa ključna vprašanja delovanja sistema vodenja kakovosti na SŽ. Potem se je presoja nadaljevala po posameznih organizacijskih enotah v skladu s programom presoje.

Na koncu je bil zaključni sestanek, na katerem so presojevalci poročali o rezultatih presoje. Končni rezultat presoje je bil uspešen. Presojevalci so podali več opazanj, ki jih bo treba urediti po različni dinamiki in v skladu s programom korektivnih ukrepov, ki ga izvajamo na podlagi ugotovitev presoje. Certifikat kakovosti bo tako podaljšán za nadaljnja tri leta z naslednjim obsegom dejavnosti:

- mednarodni in notranji železniški potniški promet,
- mednarodni in notranji železniški tovorni promet,

- vleka vlakov,
- pregled vagonov,
- vodenje železniškega prometa,
- gradnja in vzdrževanje železniške infrastrukture,
- gospodarjenje z nepremičninami,
- sistemi varnega upravljanja za upravljavca javne železniške infrastrukture,
- sistemi varnega upravljanja za prevoznika v železniškem prometu.

Glavni poudarki presoje

Presoja je obsegala vsa področja, ki jih obravnava standard kakovosti, pri posameznih enotah pa je bila ciljno usmerjena na pomembnejše procese, dokumentacijo, kazalnike, doseganje ciljev, izvajanje korekcij in ukrepov, učinkovitost, izboljšave itd. Omenili bomo tri področja, ki so bila posebej izpostavljena:

- skladnost z novo železniško zakonodajo,
- prilagajanje gospodarski in finančni krizi in
- sistem varnega upravljanja.

V Sloveniji so bili v zadnjem letu uveljavljeni ključni predpisi železniškega prometa, ki so se

pripravljali daljše obdobje. S tem je bila odpravljena težava starih predpisov, pojavile pa so se nekatere nove dileme, ki se urejajo. Dokumentirali smo izdelavo vseh potrebnih notranjih predpisov, usposabljanje, ukrepe na sredstvih in infrastrukturi itd. Razen nekaterih težav, ki jih rešujemo, je ta faza izvedena. Sledijo pa še nove prilagoditve, ki jih bomo izvajali. Tudi varnost prometa je bila dobra, kar potrjuje zavzetost vseh udeležencev.

Gospodarska in finančna kriza se je pri nas odrazila podobno kot drugod v gospodarstvu. Zlasti je utrpel večjo škodo tovorni promet. Primerjalno je bilo ugotovljeno, da je v Sloveniji upad prevozov glede na primerjalne države EU še najmanjši. Presojevalci so ugotavljali ukrepe, ki so bili sprejeti prek šestih priporočil. Težišče je bilo zlasti na pospeševanju prodaje in ukrepih na tem področju. To je bilo presojano tako v PE tovorni kot potniški promet in tudi v sekcijah in delovnih enotah. Čeprav je bilo narejeno veliko, je uspeh v potniškem prometu boljši, v tovrnem pa manjši. Nadaljevati je treba še z večjo intenzivnostjo.

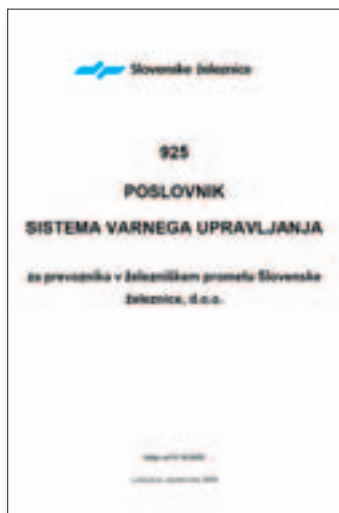
Na novo je bil v certifikacijo vključen sistem varnega upra-

vljanja. Gre za sistem, ki ga predpisujeta direktiva 2004/49/ES in Zakon o varnosti v železniškem prometu. Potreben pa je za pridobivanje licenc, varnostnih spričeval in pooblastil prevoznika in upravljavca. SŽ te dokumente za območje Slovenije imajo, za tuja omrežja pa so v postopku pridobivanja, pri čemer bo pomagal tudi certificiran sistem varnega upravljanja. V ta namen sta bila izdelana akta:

- *Poslovnik sistema varnega upravljanja za prevoznika v železniškem prometu Slovenske železnice, d. o. o. (925) in*
- *Poslovnik sistema varnega upravljanja za upravljavca Javne železniške infrastrukture Slovenske železnice, d. o. o. (926).*

Presoja je ugotovila, da je sistem dokumentiran skladno z zahtevami in da se izvajajo ukrepi za zmanjševanje tveganj in izboljševanje varnosti. Pregledali so poročila in kazalnike, ki kažejo, da v tekočem obdobju beležimo ugodno stanje. Hkrati so presojevalci dali več usmeritev za izboljšave sistema. Le-te se nanašajo na izpopolnitev politike in ciljev varnosti, varnostnih metod in kazalnikov. Na naslednjih presojah bodo to pregledali in ugotovili stanje ter napredek.

Na zaključnem sestanku so presojevalci poročali o ugotovitvah. Presoja je potekala po programu in ugotovitve kažejo na izvajanje sistema vodenja kakovosti in potrebne prilagoditve zahtevam standarda. Poudarjena je vloga sistema vodenja kakovosti pri poslovanju družbe in tudi iskanju izhodov iz krize, za kar se je treba nenehno usposabljati in meriti učinke.



Naslovnici poslovnikov sistema varnega upravljanja

Večje zadovoljstvo potnikov s storitvami SŽ

Rezultati letošnje ankete o zadovoljstvu potnikov s prevoznimi storitvami Slovenskih železnic kažejo, da so se storitve v potniškem prometu izboljšale. Anketiranje je potekalo na vseh vlakih Slovenskih železnic. Povprečna ocena znaša 3,51 in je najvišja doslej. Potniki menijo, da so se izboljšali vsi elementi kakovosti prevoznih storitev, zlasti osebje, ki je bilo ocenjeno najvišje.

Povprečna ocena voznega reda je glede na ocene iz preteklih let najvišja in znaša 3,33. Potniki so najvišje ocenili vozni red vlakov v mednarodnem prometu (3,4) in vlakov ICS (3,5). Najvišjo oceno je prejel vozni red vlakov na Kamniški progi (3,6). Točnost vlakov je bila ocenjena z oceno 3,52, hitrost vlakov pa z oceno 3,25. Slabše sta bila ocenjena videz in čistoča postaj, medtem ko so se storitve na postajah po mnenju potnikov izboljšale. Elemente kakovosti postaj so najboljše ocenili potniki, ki potujejo z vlaki InterCity Slovenija (ICS). Z uvajanjem sodobnih tehnologij in posodobitvijo voznega parka bomo tudi v prihodnje vplivali na dvig kakovosti na trgu javnih prevozov in posledično na povečanje zadovoljstva obstoječih potnikov, hkrati pa privabili potencialne potnike. To je način, s katerim se bomo približali ciljnemu deležu dobrih, prav dobrih in odličnih ocen (85 odstotkov).

Stimulativna tarifa, številne promocijske akcije, boljša informiranost, spremljanje sodobnih razvojnih tehnologij na trgu in podobno vplivajo na izboljšanje storitev potniškega prometa, uspešnost in učinkovitost uvajanja novosti. Odras tega so rezultati ankete in s tem zadovoljstvo naših odjemalcev.

V potniškem prometu se zavedamo, kako pomembno je izvajati celovito in uporabniku prijazno prevozno storitev v Sloveniji in širši regiji. To bomo

dosegli s storitvami, usmerjenimi k uporabniku. Tako bomo tudi zagotovili dolgoročno konkurenčno sposobnost, povečali tržni delež ter uveljavljali evropsko primerljive storitve. Kakovost je ključ do uspeha.

Do zdaj smo v potniškem prometu uvedli kar nekaj novosti, ki vplivajo na večjo kakovost. Tako je bila v letu 2008 zaključena prva faza ticketinga, s katero je bila odpravljena ročna prodaja vozovnic in so bili nabavljeni stacionarni in mobilni terminali. Pomembno novost smo uvedli pri šolskih abonentskih vozovnicah. V šolskem letu 2008/09 so lahko dijaki, vajenci in študentje vlogo za pridobitev subvencionirane vozovnice izpolnjevali elektronsko. Z namenom boljše obveščenosti potnikov o ponudbah potniškega prometa smo začeli s tako imenovano e-promocijo. Gre za bazo e-naslovov tistih uporabnikov, ki želijo biti obveščeni na ta način. Prav tako je z avgustom letos začela prenovljena, uporabniku prijaznejša in preglednejša internetna stran s poudarkom na slikovno prikazanih aktualnih ponudbah potovanja z vlakom. Posodobitve je bil delež tudi klicni center za reklamacije, ki omogoča avtomatizirano

sprejemanje in spremljanje pritožb, pripomb, predlogov in pohval.

Letošnje anketiranje je potekalo od 2. do 8. marca na vseh vlakih Slovenskih železnic. Iz rezultatov je razvidno, da potniki še vedno največ potujejo po Sloveniji in manj po tujini. Od vseh potnikov se dnevno prepelje največ šolarjev in potnikov, ki gredo na delo oziroma z dela. Dnevni migranti v potniškem prometu predstavljajo najpomembnejši segment potnikov. Delež teh potnikov je v letu 2009 znašal 76,6 odstotka.

Kakovost storitev v potniškem prometu in s tem zadovoljstvo uporabnikov sta se izboljšala. Povprečna ocena znaša 3,51 in je do zdaj na najvišji ravni. Po mnenju potnikov so se izboljšali vsi elementi kakovosti prevozne storitve.

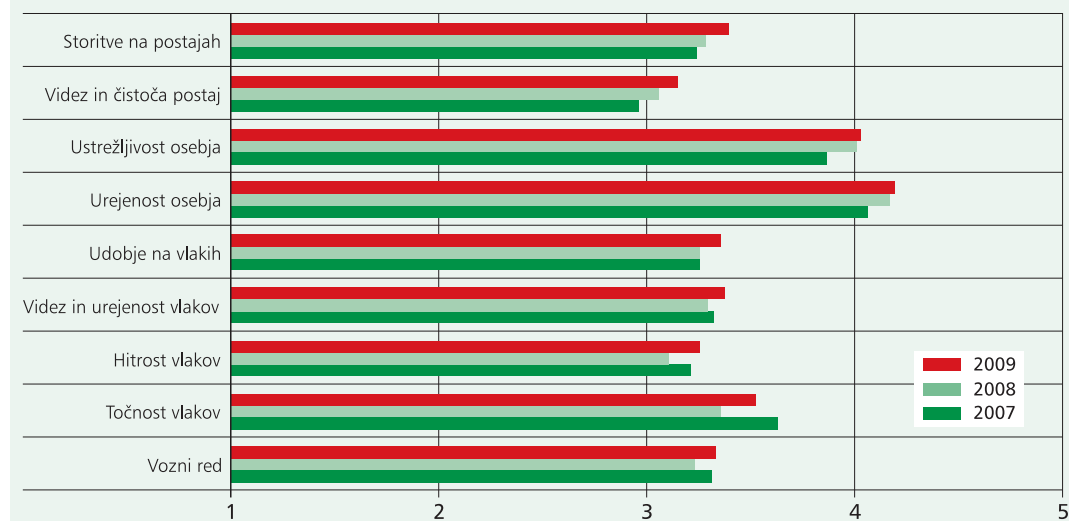
Po zadnjih ocenah je osebje še vedno najbolje ocenjen element kakovosti. V zadnjih letih je opaziti rast povprečne ocene, letos pa je dosegla najvišjo raven in tako znaša 4,11.

Za razliko od osebja pa so elementi kakovosti postaj ocenjeni z najnižjo oceno. Kljub temu je povprečna ocena višja kot preteklo leto in znaša 3,27. Videz in čistoča postaj sta še vedno

ocenjena najslabše od vseh elementov kakovosti, medtem ko so se storitve na postajah po mnenju potnikov izboljšale. Elemente kakovosti postaj so najbolje ocenili potniki vlakov ICS. Vsi elementi kakovosti vlaka so se glede na preteklo leto izboljšali, še najbolj pa točnost vlaka s povprečno oceno 3,52. Hitrost vlakov je še vedno najslabše ocenjen element kakovosti vlaka, ki pa se je v primerjavi s preteklim letom izboljšal. Povprečna ocena se je povečala s 3,10 na 3,25. Po mnenju potnikov so vlaki ICS najmanj točni, saj je povprečna ocena od vseh ostalih vrst prometa najnižja in znaša 3,2. Izboljšali so se videz in urejenost ter udobje vlaka, ki znaša 3,37.

Kot je razvidno iz rezultatov ankete, so se elementi kakovosti zelo izboljšali. To je odraz truda v smeri izboljšanja obstoječih storitev in sledenja trendom tehnološkega razvoja na trgu. Še vedno pa ostajajo elementi, ki so bili v anketi slabše ocenjeni in jim je treba nameniti več pozornosti. Poleg tega je treba spremljati vse ostale elemente, saj bomo le tako ugotovili odstopanja in jih pravočasno odpravili oziroma ustrezno ukrepali.

Povprečne ocene elementov kakovosti



Novosti in spremembe v voznem redu od 13. decembra 2009

Vozni red za obdobje 2009/2010, ki velja od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010, prinaša nekaj sprememb. Pri pripravi voznega reda smo kar najbolj prisluhnili pripombam in predlogom naših uporabnikov.

Notranji potniški promet

Proga Ljubljana–Zidani Most–(Dobova)–Maribor

- Vlak ICS 20 odpelje iz Ljubljane pet minut prej, ob 14.45.
- Vlak 2203 z odhodom iz Ljubljane ob 21.55 bo vozil do Dobove (prej do Zidanega Mosta)
- Vlak 2269 z odhodom iz Ljubljane ob 13.50 bo vozil do Zidanega Mosta (prej do Dobove), kjer bo imel zvezo z vlakom 2805 iz Maribora v Dobovo.
- Namesto vlaka 2902 bo vozil novi vlak 2800 iz Dobove v Maribor (prej iz Zidanega Mosta ob 5.56). Odhod vlaka iz Dobove bo ob 5.05.
- Vlaki 3950-3951 ter 3913 vozijo do/iz Šentilja (prej iz Špilja).
- Vlak IC 506 iz Ljubljane bo odpeljal deset minut prej, ob 12.35, in bo vozil v Maribor (prej v Hodoš). Vlak ima direktne vagonne za Hodoš.
- Na relaciji Maribor–Pragersko oziroma nazaj se ukineta vlak 2981 z odhodom iz Maribora ob 9.15 in vlak 2982 z odhodom s Pragerskega ob 9.47. Vpeljeta se vlak 2983 z odhodom iz Maribora ob 10.34 in vlak 2984 z odhodom s Pragerskega ob 11.09. Zvezo imata na Pragerskem z vlakom IC 247 iz Ljubljane v Budimpešto.

Proga Ljubljana–Jesenice

Vlak 2413 bo vozil z Jesenic v Ljubljano od ponedeljka do petka (prej vsak dan). Odhod vlak z Jesenic bo ob 7.32 (prej ob 7.51). Vlak ima na Jesenicah zvezo z vlakom 600 (Soča), ki odpelje iz Nove Gorice ob 5.28. Ob sobotah, nedeljah in praznikih bo vozil vlak 2493 z odhodom z Jesenic ob 7.51.

znikih bo vozil vlak 2493 z odhodom z Jesenic ob 7.51.

Proga Celje–Velenje

Nov vlak 3520 z odhodom iz Celja ob 18.00; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.

Proga Maribor–Prevalje

- Nov vlak 4024 na relaciji Maribor–Ruše z odhodom iz Maribora ob 16.16; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- Nov vlak 4025 na relaciji Ruše–Maribor z odhodom iz Ruš ob 17.45; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih. V Mariboru ima ob 18.15 zvezo z vlakom 2923, ki vozi v Zidani Most in Dobovo.
- Nov vlak 4019 na relaciji Prevalje–Maribor z odhodom iz Prevalj ob 21.20; vlak ne vozi ob sobotah, nedeljah in praznikih.
- Vlak 4016 z odhodom iz Maribora ob 19.15 bo po novem voznem redu vozil tudi v času šolskih počitnic; vlak vozi ob delavnikih.

Proga Pragersko–Hodoš

- Vlak 3821 z odhodom iz Murske Sobote v Maribor ob 17.55 bo imel na Pragerskem zvezo proti Ljubljani z vlakoma ICS 23 in 2925.
- Nov vlak 640 z odhodom s Pragerskega ob 14.50; vlak vozi vsak dan.
- Vlak 3858 (namesto vlaka 3808) odpelje iz Maribora proti Ormožu 15 minut pozneje, ob 14.40.
- Vlak RG 1641 z odhodom iz Hodoša v Ljubljano ob 17.00 bo ustavljal tudi postajališčih Šalovci, Gornji Petrovci, Mačkovi in Puconci.

Proga Sežana–Ljubljana

- Vlak 2637 bo vozil iz Sežane (prej iz Logatca ob 7.45) v Ljubljano; odhod iz Sežane ob 7.20.
- Vlak 2750 odpelje iz Sežane v Koper 17 minut prej, ob 7.00.

- Vlak IC 502 Pohorje z odhodom iz Kopra ob 14.45 bo ustavljal tudi na postaji Rakek (odhod ob 16.20).
- Vlak 2623 z odhodom iz Sežane ob 5.15 bo po novem voznem redu vozil od ponedeljka do petka, razen ob praznikih.
- Vlak 2636 z odhodom iz Ljubljane ob 7.00 bo vozil do Pivke (prej do Logatca).
- Vlak 2628 z odhodom iz Ljubljane ob 20.40 bo vozil vsak dan.

Proga Jesenice–Nova Gorica–Sežana

- Vlak 4216 z odhodom iz Sežane v Novo Gorico ob 16.35 bo vozil vsak dan.
- Vlak 4223 z odhodom iz Nove Gorice v Sežano ob 14.10 bo vozil vsak dan.
- Vlaka 4215 in 4227 z odhodom z Jesenic ob 21.52 oziroma 22.20 bosta ustavljala tudi na postajališčih Hudajužna, Nomenj in Podmelec.

Proga Ljubljana–Metlika

Vlak 3232 za Ljubljano vozi iz Rosalnic z odhodom ob 5.36

Mednarodni potniški promet

Avstrija

Z ugodno povratno vozovnico City Star SŽ-ÖBB bo mogoče potovati vse dni v tednu in kadar koli. Vozovnice bo mogoče kupiti najpozneje tri dni pred potovanjem. Vlaki iz Slovenije na Dunaj bodo namesto do postaje Wien Südbahnhof vozili do prenovljene postaje Wien Meidling. Ukinejo se vlak št. 253 z Dunaja (odhod ob 5.56) v Maribor in vlaka št. 254 (odhod ob 12.22) in 350 (odhod ob 20.22) iz Maribora na Dunaj.

Beograd

Posebna ugodna ponudba Beograd Special bo veljala na vseh direktnih vlakih, ki vozijo med Ljubljano in Beogradom, razen na vlaku 499/498.

Vlak št. 211 bo iz Ljubljane odpeljal 13 minut pozneje, ob 14.48.

Praga

Vozovnica Praga Special bo stala 39 evrov in bo veljala za potovanje z dnevnim vlakom št. 212 in št. 213, ki vozita med Ljubljano in Münchnom s prestopanjem v Salzburgu in Linzu.

Nočni vlak, ki vozi iz Zagreba v München oziroma nazaj, bo imel direktni spalni vagon v Prago oziroma nazaj od 2. maja do 12. septembra 2010.

Nemčija

Obvezna rezervacija sedežev bo veljala za potovanje z nočnim vlakom št. 498 v München oziroma z vlakom št. 499 iz Münchna.

Po novem voznem redu bo vlak EuroCity Mimara vozil na daljši relaciji, do postaje Siegen. Vlak z odhodom iz Ljubljane ob 9.20 bo v Frankfurt prispel ob 20.01, v Siegen pa ob 21.57. V obratni smeri bo vlak iz Siegena odpeljal ob 6.18, iz Frankfurta ob 8.20, v Ljubljano bo prispel ob 18.31.

Italija

Za potnike, ki bodo potovali v Benetke preko Beljaka po ponudbi Regio As, bo organiziran prevoz z avtobusom iz Beljaka v Benetke.

Budimpešta

Vlak IC 247, ki vozi na relaciji Ljubljana–Budimpešta, bo po novem voznem redu

odpeljal dve uri prej iz Ljubljane, ob 6.50. Vlak IC 246, ki vozi iz Budimpešte v Ljubljano bo odpeljal 90 minut pozneje, ob 14.11.

Reka

Vlak št. 482 z odhodom iz Reke ob 12.57 bo prispel v Ljubljano sedem minut prej, ob 15.18, in bo imel zvezo z vlakom št. 210, ki odpelje v München ob 15.25.

Avtovlak Koper-Dunaj

Avtovlaka št. 1458 in št. 1459, ki sta v poletni sezoni vozila med Dunajem in Koperom, se ukinita.

Nove voznoredne publikacije

Slovenske železnice so letos prvič izdale voznoredne publikacije s programom Roman-Public. Poleg nove zunanje podobe so publikacije tudi vsebinsko bogatejše.

Nove voznoredne publikacije ponujajo potnikom več informacij in na oblikovno bolj priyazen način. Tako kot v preteklih letih so Slovenske železnice izdelale publikacijo Vozni red (Kurir), knjižice relacijskih voznih redov (zgibanke), knjižice Odhodov in Prihodov za postaje Ljubljana, Celje in Maribor, stenske postajne vozne rede (Odhodi, Prihodi) za 27 postaj ter relacijske vozne rede (plakat) za vse postaje in postajališča. Novo podobo so dobile tudi elektronske izdaje voznih redov v formatu pdf, ki so objavljeni na spletni strani www.slo-zeleznice.si.

Poslovna enota potniški promet je letos prvič samostojno izdelala in izdala voznoredne publikacije. Podatke zanje je črpala iz enotne baze podatkov o vlakih oziroma trasah, ki so bili zbrani v postopkih načrtovanja in izdelave voznega reda. Ti podatki se v nadaljnjih postopkih več ne prepisujejo, zato je verjetnost, da bi prišlo do napake v voznorednih publikacijah, zelo majhna.

Bistveni podatki o vlakih izstopajo in jih je lažje opaziti tudi zaradi sodobnih oblikovnih elementov in barv. To je zlasti dobrodošlo, ko iščemo vlake višjega ranga in vlake v daljinskem prometu. V relacijskih voznih

redih so vlaki ICS označeni z modro barvo, mednarodni vlaki, vlaki InterCity, EuroCity in EuroNight pa z rdečo barvo. V Kurirju so vlaki višjega ranga označeni z rdečo barvo.

Novost je tudi oštevilčenje prog. Proge si sledijo v istem vrstnem redu kot sedaj, vendar oznaka proge ni dvomestna, temveč enomestna. Poleg tega bo iskanje vlakov na želeni relaciji nekoliko olajšano. Na primer za potovanje iz Maribora proti Dobovi najdemo vse vlake na progi, ki je označena z 1/3; prej je bilo treba poiskati podatke dveh delnih relacij. Proge oziroma polja so označeni takole:

- 1** Ljubljana–Maribor/Dobova
- 1/3** Dobova–Maribor
- 2** Ljubljana–Jesenice
- 2a** Ljubljana–Kamnik Graben
- 3** Zidani Most–Maribor
- 3a** Celje–Velenje
- 3b** Celje–Imeno, Rogatec
- 3c** Maribor–Prevalje
- 4** Maribor–Središče
- 4** Ormož–Hodoš
- 5** Ljubljana–Sežana
- 6** Ljubljana–Koper (Pula)
- 6a** Ljubljana–Ilirska Bistrica
- 7** Jesenice–Sežana
- 7** Nova Gorica–Ajdovščina
- 8** Ljubljana–Metlika
- 8a** Sevnica–Trebnoje

Sodelavcem v potniškem prometu je tako uspelo ponuditi potnikom informacije na način, ki je primerljiv z avstrijskimi ali nem-



škimi železnicami. Hkrati so ustvarili podlago, ki bo omogočala bolj fleksibilno oblikovanje in tiskanje voznorednih publikacij, izdelavo enkratnih voznih redov, na primer za prireditve in dogodke, na katere se je mogoči peljati z vlakom, ter zmanjšali stroške izdelave. Zaradi barvnega tiska lahko voznoredne publikacije postanejo še bolj zanimive za oglaševalce. Kurir stane pet evrov, druge voznoredne publikacije pa so brezplačne. Na voljo so v Info centrih in na večjih železniških postajah.

Marino Fakin

Enotna ureditev pravic in dolžnosti potnikov v Evropski skupnosti

Tretjega decembra je začela veljati evropska Uredba št. 1371/2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu, ki je bila sprejeta v Evropskem parlamentu in Evropskem svetu že 23. oktobra 2007. Začetek njene veljavnosti je povezan tudi z dopolnitvijo Splošnih pogojev prevoza potnikov po železnici CIV, v obliki Uredbe o pravicah potnikov (PRR – Passenger Rights Regulation) in Splošnih pogojev prevoza (GCC – General Conditions of Carriage). Uredba o pravicah potnikov je nastala zato, da bi poenotili poglobljene pravice in obveznosti potnikov Evropske skupnosti, njena določila pa veljajo za potovanja z vlaki po EU in v Švici ter po Norveški.

Pri tem mora prevoznik zagotoviti prodajo vozovnic na železniški postaji ali v vlaku oziroma tudi prek avtomatov. O možnosti in pogojih nakupa vozovnic morajo biti uporabniki ustrezno obveščeni.

Zagotavljanje informacij

Uporabniki morajo biti pred potovanjem obveščeni o vseh pogojih potovanja. Uredba določa, da mora prevoznik pred potovanjem uporabnikom zagotavljati informacije o voznem redu in najugodnejši povezavi ter o najugodnejši cenovni ponudbi. Obvestiti jih je treba o dostopu in razpoložljivosti pripomočkov na vlaku za invalidne osebe in osebe z omejeno mo-



Foto: Miško Kranjec

kakovosti storitev. Pri tem so pomembne naslednje storitve:

- podajanje informacij in izdaja vozovnic,
- spoštovanje točnosti oziroma voznega reda,
- odpravljanje napak oziroma odstopanj pri opravljanju storitev,
- pravočasno obveščanje pri odpovedih storitev,
- zagotavljanje čistoče voznih sredstev in postajnih poslopij,
- preverjanje zadovoljstva uporabnikov,
- pomoč invalidnim osebam in osebam z omejeno mobilnostjo,
- obravnave pritožb, povračil in nadomestil v primeru neizpolnjevanja standardov kakovosti

Nadomestila za zamude

Uredba prinaša pomembno spremembo pri pravicah uporabnikov do nadomestil pri zamudah vlakov. Tako ima vsak potnik zaradi zamude vlaka ob prihodu v namembno postajo zahtevati določeno nadomestilo, in sicer:

- **25 odstotkov cene** vozovnice, kadar vlak zamuja **od 60 do 119 minut,**
- **50 odstotkov,** kadar vlak zamuja **več kot 120 minut.**

Upošteva se zamuda posameznega vlaka, ki je nastala na območju EU, v Švici ali na Norveškem. Zahtevek za nadomestilo se lahko vloži pri kateri koli v prevozu sodelujoči železnici, rešuje pa ga tista železnica, ki je vozovnico izdala.



Foto: Miško Kranjec

Prevozna pogodba

Vozovnica je še vedno dokaz o sklenitvi prevozne pogodbe in obvezuje prevoznike, ki v prevozni pogodbi sodelujejo, da prepeljejo potnika od začetne do končne postaje. V tem primeru se določila glede pravic in obveznosti prevoznikov ter uporabnikov večidel ne spreminjajo, vendar pa je vozovnica podlaga za urejanje vseh pravic in obveznosti, ki izhajajo iz te uredbe. Za vse prevozne storitve različnih prevoznikov se sklene le ena prevozna pogodba. To tudi pomeni, da se lahko za eno prevožno pogodbo izda več vozovnic, ki pa jih mora blagajnik speti in vložiti v ovi-

bilnostjo, o prevozu spremljanih koles, razpoložljivosti sedežev v določenem vlaku (kadilski/nekadilski oddelki, prvi in drugi razred, ležalni in spalni vagoni) in o storitvah na vlaku, hkrati pa tudi o vseh dejavnostih, ki bi lahko povzročali zamude med potovanjem ali bi pomenili celo prekinitev potovanja, ter o postopkih glede vlaganja pritožb. Med potovanjem pa je treba potnike obvestiti o storitvah na vlaku, o postankih vlakov in glavnih zvezah ter varnosti.

Zagotavljanja minimalnih standardov kakovosti

Prevozniki morajo zagotavljati osnovne standarde glede



Foto: Miško Kranjec

Prevozniki niso odgovorni za zamude oz. potnik ne more uveljaviti nadomestila za zamudo v naslednjih primerih:

- če je bil pred nakupom vozovnice obveščen o pričakovani zamudi,
- če mu je bil zagotovljen nadomestni prevoz, tako da je ob prihodu v namembno postajo zamuda znašala manj kot 60 minut,
- če je bil prevoz v celoti ali deloma opravljen zunaj EU,
- če je zamuda nastala zaradi okoliščin, ki niso povezane z železniškim prometom in se jim prevoznik kljub ustreznim varnostnim ukrepom ni mogel izogniti, njihovih posledic pa ne preprečiti,
- če je zamuda nastala po krivdi potnika ali tretje osebe,
- v primeru napovedane stavke osebja prevoznika.



Foto: Miško Kranjec

Ponudbe

Na smučanje z vlakom

V letošnji zimski sezoni 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. Ti veljajo za otro-



ke, mladino, starejše in upokoјence ter skupine. Pot na smučanje je tako lahko udobna, preprosta, pa tudi poceni. Več informacij o voznih redih, cenah in ponudbah je na voljo v informacijskih centrih v Ljubljani, Mariboru in Celju.

Potnik lahko zahteva nadomestilo na posebnem obrazcu ali na drug način v pisni obliki. Zahtevku za nadomestilo mora priložiti izvirnike vozovnic, rezervacij, doplačil ter potrdilo o zamudi. Osebe vlaka ali blagajniško osebje mu izroči poseben obrazec oziroma mu potrdi nastalo zamudo ob prihodu v namembno postajo, to pa je potem podlaga za preverjanje upravičenosti odškodnine.

Če zaradi izostanka vlaka, zamude oziroma poznega prihoda vlaka ali izgubljene zveze nadaljevanje potovanja v skladu s prevozno pogodbo istega dne glede na okoliščine ni več mogoče ali ne bi bilo smiselno, ima potnik pravico potovati z drugim vlakom ali tudi z drugim prevoznim sredstvom, lahko pa se vrne tudi na začetno oziroma odhodno postajo.

Uporabnik lahko zahteva tudi povračilo prevoznine za relacijo, ki je zaradi zamude vlaka ni mogel prepotovati. V skrajnem primeru, če potovanja ni moč nadaljevati na noben drug način, se lahko potniku tudi zagotovi prenočevanje v hotelu. V primerih večjih zamud morajo prevozniki, glede na možnosti, tudi poskrbeti za ustrezno pomoč potnikom.

Prevoz invalidov in oseb z zmanjšano mobilnostjo

V novih določilih glede pravic potnikov je poseben poudarek na omogočanju neoviranega prevoza invalidov in oseb z zmanjšano mobilnostjo. Pri tem je posebej pomembno, da je treba potovanje invalidne osebe najaviti vsaj 48 ur prej, da se lahko preveri možnost izvedbe prevoza.

Po silvesterski poljub z vlakom

Največja potovalna agencija za mlade Collegium Mondial Travel v sodelovanju s Slovenskimi železnicami pripravlja novoletna potovanja z vlakom v madžarsko prestolnico Budimpešto ter balkansko metropolo Beograd. Zelena potovanja so v Evropi in svetu vse bolj priljubljena saj prihranijo pri onesnaževanju okolja ter so cenovno najdostopnejša oblika potovanj. Poleg udobja bo novoletni vlak za Budimpešto in Beograd omogočal tudi nepozabno zabavo, ki jo bodo pripravili animatorji omenjene agencije. Za praznovanje novega leta je Budimpešta označena kot destinacija številka ena, saj bo bogata izbira dobrih namestitvev, nora zabava, ter ogled enega najlepših evropskih mest popeljala v nepozaben začetek novega leta.

Nova spletna stran

Še več informacij o aktualnih ugodnostih, ponudbah in zamislih za potovanje z vlakom po Sloveniji ali v tujino ponuja prenovljena spletna stran Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si. Uporabniku prijaznejša in lažje obvladljiva spletna stran omogoča potnikom, da na preprost način pridobijo informacije o novih storitvah in novostih v ponudbi, o voznih redih, tudi zamudah ali ovirah na progah, se naročijo na e-novice ali sodelujejo v občasnih nagradnih igrah in anketah. Pozitiven odziv uporabnikov in povečan obisk spletne strani je zagotovo odlična spodbuda za razvoj še uporabnejših in zanimivejših spletnih storitev Slovenskih železnic.

Izlet z vlakom

V Sevnico

»Grajski« pogled na Savo in staro jedro Sevnice

Ko se z vlakom odpravimo na izlet v Sevnico, bodimo pripravljeni ne le na prijetno vožnjo, ampak tudi na prav malo hoje s podarkom na postankih, ogledih znamenitosti in razgledovanju. Niti lakote in še manj žeje se ne bojmo, saj je v Sevnici dovolj gostiln, picerij in podobnih prostorov, zaradi katerih iz mesta ne moremo oditi ne lačni ne žejni. Preizkusiti velja vsaj eno, če ne kar obe gostilni z navdihom tradicije na vsakem koncu Glavnega trga, kjer kar brez strahu naročimo »pol-pol«, to je flosarsko malico, ki jo sestavljata enaka dela golaža in vampov.

Na izletu najprej izkusimo kontrast med novim delom, kjer je železniška postaja, in starim delom, nad katerim kraljuje grad Sevnica, največja izletniška privlačnost tokratnega izleta. Zato se vsekakor primerne organizirajmo, da se pri njem znajdemo, ko je odprt, ter se podrobneje spoznajmo z gradom in zbirkami v njem. Tu je na voljo tudi nekaj informativnega materiala o gradu in Sevnici, medtem ko večino tovrstnega gradiva dobimo v sevniški turistično-informacijski pisarni. Do nje se lahko potrudimo prav na začetku izleta, saj je onstran Save pri veleblagovnici ob krožišču v Boštanju, dober kilometer stran od železniške postaje, ali jo obiščemo po svetovnem spletu na naslovu www.kstm.si. Pisarna je med tednom odprta vsak dan od 9. do 16. ure, ob

sobotah od 9. do 13. ure, ob nedeljah pa za najavljene skupine po dogovoru (tel. 07/816 54 62, 051/680 287). Tu se lahko dogovorimo tudi za katerega od več kot 15 izletov, ki jih za skupine organizirajo tako po Sevnici in okolici kot po širšem območju Posavja.

Z železniške postaje gremo na Trg svobode, na katerem stoji spomenik NOB, narejen po načrtih Jožeta Plečnika. Nadaljujemo desno po Prešernovi cesti in zatem po Kvedrovi cesti v staro mestno jedro pod gradom Sevnica. Sprehodimo se čez Glavni trg – če je čas za malico, se najprej ustavimo v gostilni Plauštajner ter si privoščimo »pol-pol« ali kaj drugega domačega –, na koncu zavijemo levo, gremo mimo gostilne Vrtovšek in pri cerkvi zavijemo levo na Cesto na grad. Pri kažipotu gremo desno in se po pešpoti povzpemo na grad. Pod njim je na ovinku znamenita Lutrovska klet, eden najlepših renesančnih umetnostnih spomenikov pri nas, v kateri je Lutrov nauk učil Jurij Dalmatin, prevajalec biblije v slovenščino. Slovi po izjemni naravni akustiki, zato v njej prirejajo različne glasbene dogodke.

Sevniški grad, ki je prvič omenjen na začetku 14. stoletja, je imel pomembno vlogo za nadzor prometa po Savi in dolini reke Mirne, ki se v Savo steka na drugi strani Sevnice. Zamenjal je različne lastnike in kljub vojni vihrji sredi prejšnjega stoletja ostal ne-

poškodovan; danes je vzorno obnovljen in skupaj z grajskim parkom in vinogradom na terasah na grajskem pobočju tvori izjemen »srednjeveški« kompleks pri nas.

V gradu, ki je od začetka novembra do konca aprila odprt ob petkih od 15. do 18. ure, ob sobotah in nedeljah od 12. do 15. ure, sicer pa po dogovoru, so na ogled baročne freske štirih letnih časov, gasilski in šolski muzej, muzej o izgnancih, galerija krasilne umetnosti Ivana Razborška in stalna razstava akademskega slikarja Alojza Konca. V poletnem času se v njem odvijajo razne kulturne prireditve pod skupnim imenom Sevniško grajsko poletje.

Z gradu se vrnemo do Lutrovske kleti, za katero zavijemo levo in se po stezi pod njo spustimo do cerkve. Če ne prej, je zdaj čas za postanek v stari trški gostilni Vrtovšek, ki slovi po domačih salamah in tradicionalnih slovenskih jedeh.

Zatem se čez Glavni trg vrnemo do križišča, kjer zavijemo levo in gremo skozi podvoz pod železniško progo do nasipa čez Savo in po njem desno do srednje šole. Po Savski cesti se sprehodimo do prehoda čez železniško progo, za katerim zavijemo levo in mimo avtobusne postaje po Kvedrovi cesti pridemo do železniške postaje. Hoje je vsega skupaj manj kot uro, tako da je več kot dovolj časa za postanke, ogleda in kulinarčna doživetja.

Sevniški grad

Lutrovska klet

Okrog Slovenije in dela Hrvaške v 24 urah

Tokratna avantura je logično nadaljevanje lanske Okrog Slovenije in dela Avstrije, ko sem v enem dnevu naredil krog Ljubljana–Sežana–Jesenice–Beljak–Celovec–Dravograd–Maribor–Ljubljana. Začetek je enak: Ljubljana–Pivka. Južna železnica se nadaljuje proti Sežani in Trstu, jaz pa obrnem v levo proti Reki. Z Reke se proga najprej vzpenja v Gorski kotar, potem pa se spušča do Karlovca. Magistralna proga se nadaljuje proti Zagrebu, mene pa zanima odcep za Metliko, ki večji del sledi Kolpi. Od Metlike do Ljubljane se peljem po Dolenjski progi.



Na vmesni postaji Pivka

To je le kratek opis trase, ki je zanimiva in vredna ogleda. Pa začnimo! Iz Ljubljane se odpeljem z jutranjim brzovlakom ob 6.20 za Reko. Vlak ni preveč zaseden, ima pa tudi vagon za kolesa. Slovenske železnice so letos uvedle avtobus, ki prevažata potnike od najvišje ležeče železniške postaje v Sloveniji, Postojne, do Postojnske jame. Mogoče bi bilo treba nekoliko več promovirati to koristno storitev, kajti 30 minut hoje od postaje do vhoda v jamo marsikoga odvrne od potovanja z vlakom.

Proga med Pivko in Reko je bila zgrajena v Avstro-Ogrski leta 1873. Imela je veliko na-

sprotnikov na Južni železnici, ki so se bali konkurence tržaškega pristanišča. Ko je Ogrska začela graditi pristanišče na Reki in progo med Budimpešto in Reko prek Zagreba, da bi bila neodvisna od tržaškega pristanišča, so se Avstrijci odločili za konkurenčno progo Budimpešta–Pragersko–Ljubljana–Reka. Proga je bila zgrajena samo štiri mesece pred progo Zagreb–Reka.

Po prvi svetovni vojni so velik del Slovenije, Istro, Reko in Trst dobili Italijani, Slovenija pa je izgubila dostop do morja. Italijani so leta 1936 elektrificirali »svoj« del proge od Trsta do Pivke ter od Pivke do Reke. Po drugi svetovni vojni, ko so bile slovenske in hrvaške pokrajine vrnjene Jugoslaviji, so to bile prve elektrificirane proge v novi državi. Ker je bil italijanski sistem 3 kV enosmerne napetosti, sta Slovenija in Hrvaška nadaljevali v istem sistemu. Tako je Slovenija elektrificirala proge Ljubljana–Jesenice, Ljubljana–Maribor–Sentilj in Zidani Most–Dobova, Hrvaška pa progo Zagreb–Reka. Pozneje se je Jugoslavija odločila za učinkovitejši sistem 25 kV izmenične napetosti, vendar je bilo za Slovenijo predrago zamenjati celotno infrastrukturo, zato je ostala pri 3 kV.

Na Hrvaškem menjajo sistem na reški progi in pričakuje se, da bo v celoti zamenjan do konca naslednjega leta. Glede napetosti je treba spomniti, da so različni sistemi vleke v preteklosti prinašali večje stroške in daljša potovanja, danes pa se uporabljajo večsistemске lokomotive in potniki zamenjave napetosti ne čutijo več.

Proga se iz Pivke spušča proti Ilirski Bistrici po pobočju Snežnika po težkem kraškem terenu. Vegetacija se spreminja, postaja vse bolj sredozemska. Na progi je veliko nasipov in dva krajša predora. Na mejni postaji Ilirska Bistrica čakamo 30 minut. Vprašanje za odgovorne: zakaj se pregled ne naredi v vlaku med vožnjo od Pivke? Tako bi bilo dovolj ustavljanje le za pet minut.

Nadaljujemo proti hrvaško-slovenski meji, ki je v predoru pred hrvaško mejno postajo Šapjane. Ta vas je bila popolnoma neznana do osamosvojitve, danes pa je edini »industrijski obrat« mejni prehod. Slovenska lokomotiva nas je pripeljala do Šapjan, tam nas prevzame lokomotiva Hrvaških železnic. V bližnji prihodnosti bo v Šapjanah spremenjena napetost in postaja bo podobna tisti v Dobovi. Spet čakamo okrog pol ure, potem pa začnemo dokončni spust na Reko. Za enim predorom končno zagledam morje. Ustavljamo se na postaji

Matulji, ki se je včasih imenovala Opatija-Matulji. Tja je vozil tramvaj, kajti postaja je bila pomembna za Opatijo, avstro-ogrsko turistično središče. Vsako leto tja pripelje avstrijski »cesarski« vlak.

Reka je še vedno največje hrvaško pristanišče, bori pa se s Kopro in Trstom za prevlado na severnem Jadranu. Tri ure čakanja na vlak v Karlovec sem lahko izkoristil za uživanje ob pomolih in ladjah v reškem pristanišču. Z Reke proti Gorskem kotarju je speljana ena od najstrmejših prog na Hrvaškem, ki dosega 28 promilov. Odpeljal sem se z IC 501 ob 11.45. Skozi odprto okno



Slovenska lokomotiva nas pripelje v Šapjane na Hrvaškem.

fotografiram kvarnerske otoke. Vendar se proga obrne proti severu in zaide v gozdove Gorskega kotarja. Do Moravic je še vedno napetost 3 kV, postavljeni pa so že novi nosilci kontaktne mreže za 25 kV. Tam zamenjamo lokomotivo in nadaljujemo na 25 kV, ker Hrvaška nima večsistemskih lokomotiv. Pri postaji Vrbovsko je bil predviden priključek proge iz Črnomlja. Na tej trasi je bilo zgrajenih veliko mostov in predorov, gradnjo je prekinila druga svetovna vojna in proge niso nikoli dokončali. Peljemo se pod ostanki viadukta te fantomske proge. Ob 14.27 prispemo v Karlovec, kjer že čaka motorni potniški vlak za Metliko. Za prestop imam le tri minute časa. Sreča, da smo prispeli pravočasno, ker vlak za Metliko ne čaka na morebitne zamude vlaka z Reke. Pri Ozlju se približamo Kolpi, ki ji bomo sledili vse do Metlike, pa še nekaj kilometrov naprej. Mejne formalnosti v Bubnjarcih (Hrvaška) in v Metliki so bistveno krajše od tistih v Ilirski Bistrici in Šapjanah, ker ni veliko potnikov, obmejni organi pa jih gotovo osebno poznajo. Potujejo večinoma hrvaški delavci, ki so zaposleni v Metliki. Jaz sem bil edini turist in »novi« potnik.

V Metliki imam skoraj dve uri časa do od-



Proga se iz Pivke spušča proti Ilirski Bistrici.



Pogled na Kvarnerski zaliv

hoda vlaka za Ljubljano. Zanimivo je, da je Metlika po potniškem železniškem prometu s Hrvaško na drugem mestu, takoj za Dobovo. Tovornega prometa je zelo malo, iz Karlovca pa vozi pet parov potniških vlakov vsak delovnik. V Jugoslaviji so obstajali načrti, da se proga iz Karlovca nadaljuje skozi osrednjo Bosno do Beograda, kar bi razbremenilo obstoječo progo Ljubljana–Zagreb–Beograd.

Postaja Metlika je lično urejena, v čakalnici visijo fotografije iz zgodovine Dolenjske proge. Zgodovina te proge se bere kot kriminalni roman. Ideje o povezavi osrednje Slovenije in Karlovca so se porodile istočasno z otvoritvijo Južne železnice. Slovenci smo hoteli povezavo z »ogrsko« progo Zagreb–Reka ter naprej z južnim Jadranom čez prometno zanemarjeno Dolenjsko. Tudi podporo smo dobili pri avstrijskih oblasteh, vendar se gradnja ni začela zaradi borznega propada leta 1873. Potem so se začeli boji lokalnih interesov, ki so zagovarjali različne trase: današnjo traso in traso po dolini Krke. Vmešala se je tudi vojska s svojimi zahtevami. Zaradi omenjenih ra-

zlogov je gradnja proge zamujala. Končno so leta 1893 odprli prvi krak Dolenjske pro-



Vinogradi ob progi pri Semiču



Ostanki viadukta Vrbovsko (na Hrvaškem) ob nedokončani progi Vrbovsko–Črnomelj

ge od Ljubljane do Kočevja, leto dni pozneje pa glavni del od Grosuplja do Novega mesta in Straže. Še naslednjih 20 let sta to bili skrajni postaji. Progo od Novega mesta do Karlovca so odprli leta 1914, ko se je začela prva svetovna vojna.

Vlak proti Ljubljani odpelje ob 17.05. Do Črnomlja se proga dvigne le nekaj metrov. Tam najdem nadvoz fantomske proge za Metliko. Naprej se začena vzpon. Pri Otovcu je istoimenski viadukt, eden od najlepših objektov na tej progi. Ob številnih vinogradih se pripeljemo v Semič. Strojevodja mi pripoveduje o jesenskih težavah na tem odseku, ko listje pade na tirnice in jih naredi

zelo spolzke. Iz Semiča obrnemo levo, naravnost v hrib v najdaljši predor na progi. Za predorom pa se začnemo počasi spuščati proti Novemu mestu. Na postajah Rožni dol in Uršna sela pride nekaj potnikov. Novo mesto je železniško znano po treh postajah: Kandija, Center in Novo mesto. Prvi dve sta le postajališči v strogem središču, eno pred drugo za reko Krko. Glavna postaja je odmaknjena od središča proti Ljubljani, od tam pa se odcepi industrijska proga za Stražo. V Novem mestu zamenjamo strojevodjo in nadaljujemo mimo Mirne peči za Trebnje. Pred Trebnjem se peljemo skozi gradbišče avtoceste Ljubljana–Obrežje. Pred postajo se z desne priključi proga iz Sevnice. Od Trebnjega naprej je trasa speljana ob rečici Temenici, pred Ivančno Gorico pa se srečamo z že zgrajeno avtocesto. Sledimo ji vse do Višnje Gore. Hrib pred nami, zadnjo oviro pred Ljubljano, bomo obšli z leve, avtocesto pa z desne. Ko se pripeljemo v Grosuplje, začutim duh Ljubljane. Tu se nam priključi proga iz Kočevja.

Še en velik lok med Šmarjem - Sapom in Škofljico in že smo na obrobju Barja. Na Rakovniku izstopi veliko potnikov, v Ljubljano prispemo točno petnajst do osmih.

Celotno potovanje je trajalo 13 ur in 25 minut, prepeljal sem se približno 450 kilometrov, približno polovico v vsaki državi. Če odštejem čakalnji na Reki in v Metliki (4 ure 40 minut), sem v resnici z vlakom potoval 8 ur in 45 minut, poprečna hitrost pa je bila 51,4 km/h. Če upoštevam, da sem v tem času dvakrat prečkal šengensko mejo, niti ni tako slabo.

Se slišimo po naslednjem potovanju!



Z vlakom v Sovodenj (Gmünd)

Sovodenj (izvirno slovensko Usték, nemško Gmünd; 741 metrov, 2600 prebivalcev) je mestece na avstrijskem Koroškem, 16 kilometrov severno od mesta Špilje ob Dravi (Spittal an der Drau). Kot pove že njegovo slovensko ime, leži ob sotočju rek Lieser in Malta in ima strateško pomembno lego ob prometni poti čez Visoke Ture (prelaz Katschberg). Dolini obeh rek sta bili do 12. stoletja del Karantanije, prvotno slovensko prebivalstvo pa se je ponemčilo med 12. in 15. stoletjem. Naselje je prvič omenjeno leta 1252, 1273 je postalo trg, leta 1346 pa mesto. Severozahodno nad mestom na

razglednem griču stoji romansko-gotski grad (zgrajen 1252). Leta 1886 je pogorel, vendar ga počasi obnavljajo in v njem prirejajo kulturne in gostinske prireditve. Vstop v grad je prost. Z grajske ploščadi je lep razgled na mesto in okolico. Mestno obzidje Sovodnja s štirimi mestnimi vrati je ohranjeno še skoraj v celoti. Zanimivi sta tudi gotška župnijska cerkev Marijinega vnebovzetja in sosednja dvonadstropna kostnica s freskami. Več turističnih informacij o mestu, »napolnjenem z umetnostjo in kulturo«, najdemo na njegovi uradni spletni strani <http://www.stadt-gmuend.at/englisch/frameset.html>. Da bi se izognili

zavezniškimi bombnim napadom med drugo svetovno vojno, je nemški avtomobilski konstruktor Ferdinand Porsche leta 1944 sedež svoje avtomobilske tovarne prenesel v Sovodenj, kjer je ostal do 1950. Muzej avtomobilov Porsche v Sovodnju je za obiskovalce odprt vsak dan med 10. in 16. uro (<http://www.auto-museum.at/>). Pri Slovenskih železnicah so na voljo povratne vozovnice iz večjih slovenskih mest do železniške postaje Špilje-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See). Iz Ljubljane do tja je z direktnim vlakom dobri dve uri vožnje. Zraven



Skulptura iz konjskih podkev v gradu



Avtobusna in železniška postaja Špilje ob Dravi (Spittal an der Drau)



Grad Sovodenj



Akumulacijsko jezero Speicher Kölnbrein



železniške (3 minute hoje) je tudi avtobusna postaja (Spittal-Millstättersee Bahnhof), od koder je do glavnega trga v Sovodnju (Gmünd Hauptplatz) še 30 minut vožnje z rednim avtobusom Avstrijskih železnic (ÖBB Postbus GmbH). Potovanje iz Slovenije do Sovodnja z vlaki SŽ in ÖBB ter avtobusi ÖBB lahko načrtujemo s spletnim voznim redom na <http://fahrplan.oebb.at/bin/oebb.w02/query.exe/en>.

S kolesom po dolini Malte

Izhodišče: železniška postaja Špilje- Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See, 544 metrov). Informacije o možnostih prevoza koles iz Slovenije in o zanimivostih mesta Špilje so v članku Tržne možnosti v dolini Drave v tej številki revije. Od železniške postaje do mesta Sovodenj je po asfaltirani cesti 16 kilometrov. Idilično visokogorsko dolino rečice Malte zaradi številnih slapov imenujejo tudi dolina padajočih voda. Iz Sovodnja je 18 kilometrov vožnje po dolini Malte po asfal-

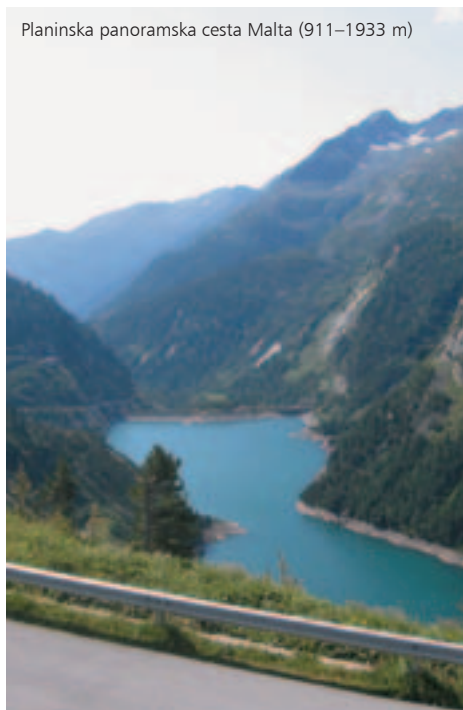
tirani cesti in delno po kolesarski stezi (<http://www.fahr-radwege.com/LieserwegR9.htm>) do cestninske postaje planinske panoramske ceste Malta (911 metrov). Na koncu je še 14,4 kilometra vzpona po asfaltirani panoramski cesti do parkirišča pri hotelu Malta (1933 metrov) nad akumulacijskim jezerom Speicher Kölnbrein. Cesta je odprta vsak dan od začetka maja do konca oktobra od 7. do 18. ure. Jez Kölnbrein je najvišje ležeči akumulacijski jez v Avstriji. Z njim so pregradili dolino Malte. Betonski jez je visok 200 in dolg 626 metrov. Pri dnu je širok 41 metrov, na vrhu pa 7,6 metra. Gladina vode polnega jezera je na nadmorski višini 1902 metra, jezero za jezero pa je dolgo 4,5 kilometra. Voda iz jezera je po cevi speljana do hidroelektrarne Rottau z močjo 120 MW. Parkirišče in hotel sta lahko tudi izhodišči za planinske pohode po Visokih Turah.

Prijeten izlet!

Slap Fallbach v dolini Malte



Planinska panoramska cesta Malta (911–1933 m)



Mestna župnijska cerkev in kostnica



Zaradi krize manjši obseg prevozov

Zaradi učinkov gospodarske recesije Slovenske železnice ocenjujejo, da bodo letos prepeljale za približno 25 odstotkov manj tovora kot lani, temu primerno bo manjše tudi opravljeno delo. Vendar bi bil izpad prevozov še večji, če ne bi na SŽ izvajali vrsto prodajnih ukrepov in dejavnosti za pridobivanje dodatnih tovorov pri obstoječih in novih kupcih. Tako smo od januarja do avgusta letos pridobili za tri milijone ton novega tovora in s tem delno ublažili dosednji upad skupnega obsega tovarnega prometa.

Do največjega zmanjšanja prevozov je prišlo v luškem tranzitu, uvozu in kopenskem tranzitu ter pri prevozu rude, lesa, starega železa in oprtnega prometa. Tudi Luka Koper, ki za SŽ predstavlja enega najpomembnejših izvorov in ponorov blaga, beleži v obdobju od januarja do junija zmanjšanje pretovora za 21,2 odstotka.

Stanje na transportnem trgu

Na upad prevozov je najbolj vplivala svetovna gospodarska in finančna kriza in to ne le v Sloveniji, temveč tudi drugod po Evropi. Druga železniška prevozna podjetja so upad prevozov ugotavljala že v drugi polovici leta 2008 glede na leto 2007 (SŽ šele v zadnjem četrtletju), v prvi polovici leta 2009 glede na leto 2008 pa so pri posameznih evropskih železniških prevoznikih zabeležena zmanjšanja tudi prek 35 odstotkov. V povprečju so po podatkih UIC-ja evropski železniški prevozniki prepeljali 29 odstotkov manj tovora. Ker SŽ v mednarodnem prometu prepeljejo več kot 90 odstotkov tovora, je ta sprememba bistveno vplivala tudi na obseg prevozov na SŽ. Železnice so bile v tem položaju podvržene razpoložljivi struktu-

ri blaga za prevoz, kjer se je zaradi zmanjšanja industrijske proizvodnje zmanjšal delež surovin in masovnih tovorov. Pri izdelkih višje stopnje predelave pa se je zaradi zmanjšanja povpraševanja zmanjšala velikost naročil in pošilk, kjer ima prednost cestni transport. Zaradi teh razlogov je izpade velikih količin prevozov težko nadomestiti.

Ukrepi za izboljšanje poslovanja

Izvajanje prodajnih ukrepov in dejavnosti za pridobivanje dodatnih tovorov in s tem prihodkov skupaj z ukrepi za zmanjševanje vseh vrst stroškov in optimizacijo kapacitet predstavlja osnovo za nadaljevanje prestrukturiranja dejavnosti tovarnega prometa SŽ. Glede na potrebe kupcev se skupaj s partnerskimi prevozniki oblikujejo novi produkti, zlasti direktni tovarni vlaki, s ciljem zagotovitve kakovostnih storitev v širšem prostoru. Ključnega pomena je tudi izvedba finančnega prestrukturiranja, ki ga ni in ga ne bo mogoče zagotoviti iz tekočega poslovanja. To je nujen predpogoj za nadaljnji razvoj tržne dejavnosti tovarnega prometa SŽ, ki mora temeljiti na razvoju produktov, modernizaciji voznega parka in druge logistične infrastrukture. Za celovito izvedbo vseh potrebnih ukrepov za izboljšanje poslovanja, zlasti za hitrejši prodor na tuje trge v regiji, za lažje obvladovanje izvorov in ponorov blagovnih tokov, je treba poiskati tudi ustreznega strateškega partnerja.

Zagotavljanje konkurenčnosti železniškega prevoza

Glavne konkurenčne prednosti železniškega prevoza nasploh so predvsem varen in okolju prijazen način prevoza ter prevoz velikih količin tovora hkrati

na daljše razdalje (znano je, da so železniški prevozi donosni na razdaljah okoli 500 km). Praviloma se uporabniki prevoznih storitev o vrsti prevoza odločajo na podlagi ekonomske upravičenosti in kakovosti storitev, kar pa zaradi že opisanih dejstev ne daje prednosti železniškemu prevozu.

Eden od predpogojev za povečanje konkurenčne sposobnosti železnic je izenačitev pogojev poslovanja za vse prevoznike. Že dalj časa je znano, da cestni prevozniki niso obremenjeni z vsemi stroški, ki jih povzročajo, zlasti ne z eksternimi stroški: obremenjevanje okolja z različnimi emisijami, hrup, poraba prostora, stroški nesreč. V Sloveniji so bile letos cestnim prevoznikom celo znižane cestnine, povečan pa je bil tudi delež vrnjenih trošarin za gorivo.

Slabosti slovenske železniške infrastrukture

Na zmanjševanje konkurenčnosti in kakovosti železniškega prevoza z vidika zanesljivosti, točnosti in hitrosti pa močno vpliva tudi stanje slovenske železniške infrastrukture, ki pogosto ne omogoča optimalne izvedbe prevozov. Ozka grla, ki jih povzročajo enotirne proge, stanje prog glede zmožnosti prevoza težkih tovorov (osni pritiski) in dolgih vlakov ter elektrifikacija prog so ovire, zaradi katerih prihaja ne le do zamud pri izvedbi prevozov, temveč tudi do izpada posameznih prevozov in povečanih stroškov. Ker zaradi počasnih voženj prihaja do zamud, načrtovani človeški in materialni viri ne zadoščajo več za izvajanje prometa. Posledica tega je angažiranje dodatnih človeških in materialnih virov (več zaposlenih, več potrebnih lokomotiv in vagonov), kar SŽ kot prevozniku povzroča dodatne stroške. Poleg tega pa SŽ utrpijo tudi določeno poslovno škodo, in sicer zaradi odškodninskih zahtevkov uporabnikov zaradi zamud pri

dostavi, odpovedi naročil in izgube ugleda zanesljivega prevoznika. Vse to je posledica več kot desetletnega zanemarjanja razvoja železniške infrastrukture s strani države, ki temu ni posvečala ustrezne pozornosti. V naslednjih letih se sicer pričakuje bistveno povečanje sredstev, namenjenih modernizaciji in vzdrževanju prog, kar je sicer nujno potrebno, vendar pa bo to tudi povzročilo nove omejitve pri izvedbi prevozov. V izogib temu je nujno potrebno zagotoviti čim natančnejše vnaprejšnje načrtovanje vzdrževalnih del in usklajevanje s prevoznikom.

Vloga države

Za izboljšanje konkurenčnosti železniškega tovarnega prometa mora ustrezno vlogo odigrati tudi država, pri čemer ne gre samo za področje infrastrukture. V nekaterih evropskih državah se uporabljajo ukrepi posebnih finančnih spodbud vzdrževanja ali novogradenj industrijskih tirov ter spodbujanje njihove uporabe, nadomestila za prevoz v kombiniranem transportu (na primer Avstrija) ter nadomestila za prevoz blaga v državnem interesu (naftni derivati in druge blagovne zaloge). SŽ so v letu 2003 prejele subvencijo v višini 3,3 milijona evrov, ki pa je bila nato ukinjena. Država tudi ne prisluhne predlogom SŽ za povečanje deleža vrnjenih trošarin pri nakupu dizelskega goriva. Delež vrnjenih trošarin za SŽ znaša 50 odstotkov in je med najnižjimi v Evropi. V večini evropskih držav se trošarino na dizelsko gorivo povrne v razponu med 78 in 100 odstotki, v povprečju 94 odstotkov. Tudi ko država razmišlja o uvedbi posebne pristojbine pri ceni goriva, namenjenega razvoju železniške infrastrukture, bi bilo dobro razmisliti tudi o tem, kako del teh sredstev nameniti spodbujanju uporabnikov za večjo uporabo železniških prevozov.

Pridobitev v Račah: terminal za pretovor tekočin

Da je čas recesije v gospodarstvu lahko tudi izziv, je dokazala družba Pinus TKI, d. d., iz Rač, ki je pred kratkim pričela proizvajati biogoriva v hčerinskem podjetju Bio Goriva, d. o. o., v Račah. Njihov izziv je postal tudi izziv za prevoznika in hkrati poslovna priložnost za Slovenske železnice. Sodelovanje je obrodilo uspeh, in železnice so postale pogodbeni prevoznik. Uporabniku smo oddali v najem deset železniških vagon serije Zas in se uspešno vključili v dobavo surovin. Tako v letu 2010 pričakujemo približno 35 tisoč ton novega tovara v prirodu na postaji Rače.

Na zapuščenem postajnem območju je nastal manjši terminal za pretovor tekočin (surova rastlinska olja). Iz železniških cistern se prečrpava v kamionske cisterne. Pred tem je bilo treba pridobiti dovoljenja za posege v javno železniško infrastrukturo, urediti manipulativni prostor in tehnolo-

gijo dela, zagotoviti ustrezne vagone in konkurenčne prevozne cene, nato pa urediti nizko napetostne električne instalacije (vložek PE Tovorni promet) in manipulativni prostor ter postaviti bivalni zabojnik – pisarno (vložek uporabnika). Tako smo ustvarili priložnosti, da železnica lahko sodeluje pri prevozih družbe Pinus TKI. Takšnih poslovnih priložnosti si v tovarnem prometu seveda želimo še več.

Boljši poslovni rezultati, povečanje dobička in konkurenčnih prednosti so motivatorji za poslovno sodelovanje gospodarstva in železnic. Novi poslovni prijemi vodstva Slovenskih železnic in tovarnega prometa z jasno začrtanimi prednostmi so na tem štajerskem primeru pokazali, da je to edina prava pot do novih poslov.

Borislava Angelovski

Železnice ERS

Železniška družba ERS Railways je ena večjih evropskih neodvisnih mednarodnih železniških družb. Leta 1994 so jo ustanovile štiri velike ladjarske družbe: Maersk, Sea-Land, P&O in Nedlloyd. Lastniški deleži ladjarjev so se zaradi združevanja v ladjarstvu spreminjali in avgusta 2005 je Maersk postal 100-odstotni lastnik železnic. ERS opravljajo prevoze z intermodalnimi vlaki shuttle, s katerimi hitro in učinkovito prepeljejo zabojnike iz evropskih luk do strank in skladišč v celinski Evropi.

Svoje poslovne prostore imajo v Rotterdamu, Hamburgu, Göteborgu, Melniku na

Soluna v Sofijo in poslujejo v dvanajstih evropskih državah. Leta 2007 so prepeljale šeststo tisoč TEU, leta 2008 šeststo petdeset tisoč TEU, letošnji obseg prevozov pa bo, tako kot pri drugih železnicah, nekoliko manjši. ERS so inovativne in tako so leta 2007 odpravile svoj prvi kontejnerski vlak iz Shenzhena na Kitajskem v Zahodno Evropo po transibirski železnici prek Mongolije, Rusije, Belorusije in Poljske v Pardubice na Češkem. Vlak je na 12.229 kilometrov dolgi poti prepeljal dvainpetdeset 40-fitnih zabojnikov. Enkrat na mesec organizirajo vlak, ki za svojo pot porabi tri tedne in je

V Sloveniji so prisotne posredno, saj organizirajo prevoze iz Kopra v Budimpešto, kjer so dobre povezave z lukami Hamburg, Bremerhaven in Rotterdam. Največ prevozov opravijo iz Rotterdamu v severno Italijo (36 vlakov na teden) in iz Rotterdamu v Nemčijo (28 vlakov na teden). S svojimi lokomotivami vozijo predvsem na Nizozemskem in v Nemčiji, Švicarske železnice (SBB) pa zagotavljajo vleko na poti v Italijo.

Kljub trenutnim gospodarskim pretresom je še vedno veliko povpraševanja po železniškem prevozu. Strategija Železnic ERS je, da spodbujajo uporabo železnic kot



Lokomotiva Železnic ERS v luki Rotterdam



Premikalna lokomotiva na postaji Rotterdam Kijfhoek



Kontejnerski vlak Železnic ERS

Češkem, Varšavi in Budimpešti. Na teden prepeljejo 214 vlakov, ki opravijo štiri milijarde tonskih kilometrov na leto. 136 zaposlenih opravlja prevoze z dvajsetimi lokomotivami, s katerimi zadostijo polovici potreb po vleki, medtem ko dodatne storitve vleke opravijo podizvajalci. Lastnih vagonov nimajo, ampak so vsi vagoni v najemu. V zadnjih 12 mesecih so opravile veliko naložbo in zamenjale večji del dizelskih lokomotiv z okolju prijaznejšimi električnimi lokomotivami.

ERS opravljajo prevozne storitve iz luk Rotterdam in Bremerhaven v Srednjo in Vzhodno Evropo ter Italijo. Tovor vozijo tudi iz

konkurenčen pomorskemu prevozu, ki potrebuje dvakrat več časa. ERS ocenjujejo, da bodo ti prevozi še rastle, saj je v Evropi veliko povpraševanje po kitajskih izdelkih. Na Švedskem so lani vpeljale dva vlaka tedensko med lukama Gävle in Göteborg, trikrat tedensko vozijo tudi iz Rotterdamu v Bologno in iz Zeebruggea v Melnik. Letos so osmega septembra uvedle nov vlak shuttle iz Hamburga v Varšavo, ki vozi trikrat na teden in potuje 21 ur. Od Hamburga do postaje Frankfurt am Oder vozi ERS-ova lokomotiva Siemens ES64U2, na poljskih progah pa vleko opravi podizvajalec, Železnice PKP.

okolju prijaznejšo prevozno rešitev v Evropi. ERS se osredotočajo na visoko kakovost storitev, o čemer priča podatek, da je 95 odstotkov vlakov v letu 2008 prispelo po voznem redu. Veliko priložnost vidijo v prevozih iz luke Rotterdam, kjer železnice opravijo le 8 odstotkov prevozov, cestni prevozniki pa 48 odstotkov. Pri tem bodo morali preseči težave na železniški poti, ki so posledica ozkih grl na mejnih točkah, zastojev na železniškem omrežju in omejitve zmogljivosti terminalov.

Spletna stran: www.ersrail.com

Ronald Ian Smith

Franc Pavlič

Pogovor je ključ do uspeha

Ljudje, ki bedijo nad tem, da promet na Slovenskih železnicah poteka nemoteno, dan in noč budno nadzorujejo in urejajo celotno dogajanje na naših tirih. Obiskal sem jih v centralni transportni operativi v Ljubljani in se z njihovim vodjem Francem Pavličem zapletel v zanimiv pogovor.

Gospod Franc Pavlič, beseda je vaša. Povejte nekaj uvodnih besed o sebi in o tem, kako ste postali »naš«?

Pozdravljen! Morda si pričakoval, da bom povedal tisto klasično zgodbo, kako sem s tem, ko sem se zaposlil na železnici, nadaljeval družinsko tradicijo. V mojem primeru ni bilo tako, če-

prav vem, da so taki primeri, vsaj pri starejši generaciji, zelo, zelo redki. Za zaposlitev na železnici sem se odločil po osnovni šoli, ko sem se vpisal na železniško šolo v Mariboru. Ko sem končal to, pa sem v Ljubljani končal še šolo za prometnike. Tako sem leta 1980 začel delati kot prometnik na postaji Brestanica, nato v Brežicah in na koncu v

Dobovi, kjer sem delal kar 25 let in poleg dela prometnika opravljal še dela in naloge operativnega pomočnika, namestnika šefa in šefa postaje. Leta 2007 pa mi je takratni generalni direktor Peter Puhan ponudil delovno mesto vodje glavne transportne operative, sprejel sem ga in danes sem tukaj.

Omenili ste, da je velika večina vaše delovne dobe minila na postaji Dobova. Odkar vozim, je šla postaja Dobova skozi resnično velike spremembe.

Drži. Postaja Dobova je šla v obdobju od osamosvojitve naprej skozi velik cikel posodobitve, saj je postala v naši državi največja mejna postaja na zunanji slovenski in tudi evropski meji, ki poteka pri nas. V starih časih je postaja imela šest tirov, kar je predstavljalo veliko težavo pri zagotavljanju pretočnosti vlakov, pa tudi prometa je bilo neprimerno več kot danes. Spomnil se boš, da ste takrat s tovornimi vlaki čakali že na postaji Breg, da o Brežicah sploh ne govorim, saj Dobova ni »požirala«. Takrat je bilo potrebnega res veliko medsebojnega sodelovanja med vsemi službami in veliko lastne iznajdljivosti, seveda vse v mejah predpisov. Po osamosvojitvi pa se je postaja Dobova začela kar pošteno spreminjati. Pripravljali smo jo na uvedbo šengenske meje, zato je bila do maja 2005 zgrajena moderna FITO-VETO postaja za nadzor živega blaga, nato je bila v letih 2006 in 2007 zgrajena nova postajna zgradba, kjer so zdaj vse službe pod isto streho, kar zagotavlja lažjo komunikacijo, spremenjeno je bilo tirno stanje, saj je zdaj operativnih 13 tirov, vključenih v elektro-relejno varnostno napravo, spremenjena je



Foto: Miško Kranjec

bila vozna mreža (tir, ki je izključen, je istočasno ozemljen), v prometni urad so bile nameščene nove postavljalne mize, videonadzor nad celotno postajo, sistem za lokalno strežbo stikal 3 in 25 kV...

Da, resnično velik napredek. Pa reciva kakšno o službi, ki jo vodite zdaj.

Kot rečeno, sem vodja glavne transportne operative. Naša služba se ukvarja z izvajanjem voznega reda in nadzorom letnega, predvsem v potniškem prometu, kjer gre v glavnem za nadzor, saj so vožnje več ali manj predvidene. Drugače pa je v tovornem prometu, saj se ravno zaradi tako opevane globalizacije stanje na terenu spreminja dobesedno iz dneva v dan. Zato imamo dnevne, dvodnevne ali pa tedenske vozne rede, da zadostimo željam strank. Rešujemo tudi težave, ki nastanejo zaradi težav z infrastrukturo – razne izredne počasne vožnje ... S tem delom se ukvarjajo trije glavni dispečerji – prometni, strojni in transportni. Glavni dispečer ima pooblastila tudi za sodelovanje s centri obveščanja in odločanje oziroma sprejemanje odločitev glede posebnosti v prometu, npr. uvedba enotirnega prometa ... Naš cilj je zagotavljati čim doslednejše izvajanje voznega reda, predvsem v tovornem prometu, in moram reči, da se stvari ne tem področju izboljšujejo. Sodelujemo tudi s tujimi upravami in moram povedati, da je sodelovanje z Avstrijci odlično, medtem ko ostalih raje ne bi komentiral. Naj samo povem, da imajo še ogromno za postoriti. Največ težav nam v našem prostoru povzročajo številne zapore na progi zaradi vzdrževalnih del. Te poskušamo reševati tako, da v istem terminu na istem odseku popravila izvajajo različne službe, če le ne ovirajo druga druge. Pri organizaciji večjih del (remontov) in zapor je potrebno usklajevanje med vsemi poslovnimi enotami – tovarni promet, potniški promet, vleka

vlakov in infrastruktura –, da poiščemo najbolj optimalno možnost, ki nastane pri zapiranju proge ali tira. Enako usklajevanje pri zaporah se izvaja tudi s sosednjimi železniškimi upravami (obvozni vlaki, nadomestni prevozi itd.). Odlično je sodelovanje s področnimi operativami v Postojni, Mariboru in Ljubljani, kjer delujejo starejši dispečerji in vlakovni dispečerji iz PE vodenje prometa.

Med zaposlenimi so se pojavile bojazni, da bo tuja konkurenca privilegirana pri vodenju prometa.

Prosim lepo, pa kdo ima čas razmišljati o tako neumnih rečeh. Mi konkretno sodelujemo z Adria transportom, ker njihove vlake vozijo tudi naše lokomotive, pri avstrijskem RCA pa je vse omejeno samo na komunikacijo, kjer je glavni prometni dispečer samo kontaktna oseba, vsi ostali nadaljnji postopki pa so vodeni po posebnih pogodbah, ki pa ne vključujejo nikakršne prednosti pri vlakovnih vožnjah, da takoj razčistimo. Med vlaki Slovenskih železnic in vlaki RCA ni nobene razlike in nobenih diskriminatornih relacij. Vožnje se vodijo strogo po grafikonu, vsako morebitno odstopanje pa se takoj raziše. Še enkrat – kakršnokoli privilegiranje je prepovedano!

Med vojno za samostojnost je bila Dobova krizno območje. Kaj se je dogajalo tam?

V času vojne za samostojnost je postalo Dobova zasedla vojska JLA, ki je imela tam kar nekaj vlakov, polnih nevarnih snovi, ki so jih vsi raje pustili pri miru, tako eni kot drugi. Na sami postaji je veljal poseben režim delovanja, saj poleg vojske, policije, takratne teritorialne obrambe in železničarjev na postaji ni bilo praktično nikogar. Z vagoni smo blokirali potne prehode in s tem zaprli pot morebitnih premikom oklepnih enot. Zanimivo je, da JLA ni imela praktično nič proti tem zaporom niti niso imeli ni-

kakršnih posebnih zahtev glede česarkoli. Med krizo je na našo stran prebežalo skoraj za 2/3 moštva JLA in vsem smo pomagali. Edini in zelo resen incident, ki bi lahko prerasel v resen spopad velikih razsežnosti, se je zgodil, ko je vojak JLA na samohodki v utrujenosti ali paniki sprožil strele iz mitraljeza. Teritorialna obramba ni odgovorila z ognjem, je pa takoj stopila v stik s starešinami JLA in samo treznim glavam na obeh straneh se imamo zahvaliti, da se je spor razjasnil in umiril brez usodnih posledic. Občutili pa smo tudi vojno na Hrvaškem, saj so v času krize Hrvati svoje boljše lokomotive in vlake umaknili na našo stran, imeli pa smo tudi poseben režim vožnje v času alarmov v Zagrebu, saj so vsi vlaki ponoči vozili zatemnjeni. Po končani vojni smo dobili tudi priznanje od takratnega načelnika generalštaba, g. Lipičnika.

Meja je zanimiva za begunce in ilegalce.

Vsakodnevno smo bili priča obupnim poskusom ljudi, da bi skrito in nelegalno prečkali mejo. Skrijejo se na tako izvirne in tudi zelo nevarne načine, da človek ne more verjeti, če ne vidi. Ekstremen je bil primer, ko se je ilegalec pripel pod vagon na podstavni voziček. Kaj bi bilo, če bi vez popustila, si ne upam niti predstavljati. Se pa za vsemi temi ljudmi skrivajo težke in žalostne zgodbe, jih pa v taka dejanja ženejo obljube o boljšem življenju, ki se konec koncev izkažejo za navadno iluzijo.

Primer Zagajski?

Tu lahko povem samo, da se lahko bogu zahvalimo, da so se policisti odzvali tako, kot so se. Fantom kapo dol za profesionalno ukrepanje. Kaj je nesrečnemu gospodu rojilo po glavi, najbrž ne bomo nikoli v celoti izvedeli, bi pa bile posledice ob morebitni zmedbi v policijskih vrstah izjemno tragične, saj smo vsi skupaj v isti zgradbi, bomba pa ne izbira, kdo je kdo. Je pa

bil vlak nato strogo varovan in nadziran vso vožnjo in tudi pri postankih med vožnjo, tako da govorice, da je vlak kar vozil naprej proti Ljubljani, ne držijo. Tu naj omenim še odlično sodelovanje med našo operativno, policijo in našo službo za obrambne zadeve, ki smo medsebojno usklajevali celoten potek in odziv na krizni položaj.

In vendarle – gospod Franc se vrne domov. Kaj počnete takrat, v prostem času?

Prostega časa ni ravno veliko. Do nedavnega sem se ukvarjal z gradnjo hiše, zdaj pa mi ostane nekaj časa za hojo in kolesarjenje. Naš konec je znan kot »železniška republika«, saj nas je na majhnem kupu dobesedno ogromno. In to iz vseh služb. In med sabo se odlično razumemo, delitev na naše in vaše ne obstaja, ni »belih« in »črnih«, kot so se znali včasih prometniki in strojevodje ozmerjati med sabo. Smo samo mi. Drugače pa v naših krajih priporočam obisk Ajdovskega gradca, starorimskega najdišča, in prečudovitih slapov Bohorja. Tam dejansko pozabite, da zunanji svet obstaja. Pa da se vrnem v kruto realnost, v prostem času tudi študiram logistiko. Menim, da je to pomembno predvsem pri izkušnjah, saj lahko odlično prepletam izkušnje s terena z znanjem teorije.

Beseda, namenjena bralcem?

Komunikacija med ljudmi, osebni stiki med ljudmi, med zaposlenimi so ključ do uspešnega delovanja tako velikega sistema, kot je naš. Bistvo je v pogovoru, izmenjavi izkušenj, poslušanju sogovornika, kajti tudi iz kritike se rodi dobre ideje. Ne vsake kritike vzeti kot napad nase in ne si domišljati, da ste najpametnejši daleč naokoli. Saj poznate tisti rek – En tak je bil v Ameriki, pa se je sek...t na njega podrl!

Lep pozdrav bralcem in sodelavcem.

20. kolesarski izlet s spustom po Krki strojevodij Ljubljane, Divače in Zidanega Mosta

Krka sanjava se poigrava



V objemu reke Krke

Vse v naravi ima svoj cikel. Naravni cikel. Udeleženi se v režiji naravnih sil vrtijo, rojevajo, umirajo, vse stvari ter bitja so ujeta v ta čaroben krog in se vrtijo, vrtijo ... Tudi ljudje smo del tega čarobnega plesa, le da smo po svoji stari navadi, menda zato, ker smo nad ostalimi bitji, izumili sistem, s katerim merimo obrate tega cikla. Izumili smo številke. In tako veselo štejemo, štejemo in se gremo ljubiteljsko statistiko. Vse je neke omejeno s številko. Poglejte samo rojstne dneve. Letos si star xy let, pa ni nobenega slavlja. Naslednje leto boš dodal leto z, ugotovil, da je seštevek okrogel, in poglej ga zlomka. Zabava! Zakaj le? Naslednje leto nas vse še bolj boli kot danes, mi pa se zabavamo. Ampak stvari niso samo črne in bele, niso samo sive, ampak se včasih naslikajo tudi v prelepah barvah. To lahko trdim za naše kolesarske izlete, ki jih prekaljena ekipa »vozi« že vrsto let. Poznamo se že v podrobnosti. Vemo, kdo bo na vzponu »zbežljak« in ga bo treba ustavljati z zavorno coklo, vemo, kdo je bolj turistični tip, pa se včasih na začetju ustavimo in kakšno rečemo, v glavnem, poznamo se »v nulo«. Tam ni prvih in ni zadnjih. Prvi je zadnji in zadnji je prvi. Vsi smo enaki, enotna ekipa, kjer dejansko velja geslo

Vsi za enega, eden za vse! Zdaj me boste že vprašali – Čemu tako dolg uvod? Preprosto, da bolj ne more biti. Ta izlet je bil dvajseti po vrsti, torej tradicionalen. Po vseh veljavnih merilih človeških ljubiteljev statistike torej razlog za ZABAVO! No, pa sem si dejal. Če je čas za uživanje, zakaj ne bi še jaz enkrat za spremembo poslal »živčkov« na pašo in preprosto napisal, da sem ta dan užival kot že dolgo ne pa konec. Ker, jasno, nisem tak, vam bom vseeno zaupal, kaj smo doživeli na svoji poti, vendar enkrat za spremembo brez zgodovinskih dejstev in podatkov. Tisti dan niso bili pomembni.

Zgodovina nas je pozdravljala ob poti in nam kazala pot v prihodnost in pomembnega Slovenca, ki smo ga obiskali ta dan, Primoža Trubarja, ne bi mogli počastiti bolje kot tako, da sem to reportažo napisal v slovenščini, jeziku, za katerega je Trubar naredil ogromno, jeziku, za katerega je živel. Brez njega bi danes Slovenci govorili kdo ve kakšno latovščino in pisali v ne vem kakšni pisavi in hieroglifih, najverjetneje v latinščini. Samo v vednost – Primož je car! Vsi ostali so samo ponaredki. Nato smo napadli in osvojili obzidje gradu Turjak. O njem je bilo že tudi ogromno povedanega, vam pa priporočam ogled. Ne bo vam žal.

Zvečer smo si, pač po dobri slovenski navadi, da ni obletnice brez polne mize, privoščili večerjo v stilu. Za to sta poskrbela Milan Janežič in Janez Gruden. Saj ne, da delam reklamo, ampak fanta preprosto obvladata svoj posel. Če samo pomislim ... Potem je sledil zelo zanimiv in poučen kulturno-izobraževalni program, kjer smo videli in spoznali vpliv nepričakovane in resnično diš jemajoče obremenitve na človekov kardiovaskularni sistem in psihofizične odzi-

ve. Moram povedati, da je naš poskusni zajček uspešno prestal preizkušnjo in postal največji »frajer« tistega večera. Čemu smeh? Ne razumem vas ... Naslednji dan je bil dan zame. Čeprav tega nikomur nisem povedal. Odšli smo na spust s kajaki po reki Krki. Moji občutki ... Če vam jih razlagam deset dni, jih ne bom uspel pričarati. Veslal sem že po Muri, pa po Kolpi, pa po kajakaški stezi na Savi v Tacnu (kar je mimogrede vse prej kot nedolžno), kopal sem se v Soči, pa v gorskih rekah, ki pritečejo naravnost iz skalovja in imajo nekaj stopinj Celzija (to sem počel skrivaj, da ne bi izgubil statusa normalnega človeka), ampak veslanje po Krki ... To je bila ob nekdaj moja želja. Morda zato, ker v mojih žilah teče tudi dolenska kri. Kdo ve? Njene brzice, ko te na nekem mestu sprejme prestrašeno, kot plaha mlada devica in si do nje zelo nežen, na drugem mestu pa te divje objame kot odrasla, izkušena mač-



Dediščina Primoža Trubarja

ka, ki točno ve, kaj želi od tebe, na tebi pa je, kako se boš odzval in izpeljal zadevo, so božanske. Resnično, Krka je res lepa in zasanjana dolenska dama in jaz sem se ji popolnoma prepustil. To ni bil dan samo za uživanje, bil je dan za življenje. In naša ekipa ga je živela v celoti. Krka sanjava se poigrava ...

Se slišimo drugo leto, ko se zbudimo iz sanj ...

180 minut za otroški nasmeh

Naš sodelavec Matjaž Karoli, nadzornik lokomotiv v Sekciji za vleko vlakov Ljubljana, se je odločil, da bo med jesenskim piknikom strojevodij OO Ljubljana tek 180 minut v humanitarne namene. Podal se je na 21 kilometrov dolgo pot (no, resnici na ljubo jih je pretekel 22, pa še v krajšem času od predvidenega), drugi pa smo medtem zbirali prostovoljne prispevke za društvo Rdeči noski. Kdo še ni slišal za smešne pojave z rdečimi nosovi, ki po slovenskih bolnišnicah izvaljajo smeh na otroške obraze? Ves izkupiček je šel na njihov račun, da bodo še lažje opravljali svoje res humano poslanstvo. Vas morda zanima, koliko smo zbrali? Je to sploh pomembno? Če smo s svojim dejanjem pričarali nasmeh na obraz vsaj enega otroka, je to vredno več kot vse bogastvo tega sveta. Po Matjaževi zaslugi. In zakaj je storil to? Ga bom preprosto citiral – Zato, ker lahko! In mi vsi z njim. Zato, ker je to tako preprosto. Potrebuješ samo srce. In nič drugega.



22 kilometrov za nasmeh. Junak dneva – Matjaž Karoli.

Rožanci so predstavili slovenske ples v Izmirju

V začetku oktobra je v Izmirju v Tučiji potekal že peti festival ljudskih plesov balkanskih narodov. Festivala se je udeležilo deset gostujočih in turških folklornih skupin, skupaj več kot 400 plesalcev. Slovenijo smo teden dni zastopali veterani Folklorne skupine Tine Rožanc.

Plesale so skupine iz Albanije, Bolgarije, Bosne in Hercegovine, Črne gore, Grčije, Hrvaške, Kosova, Makedonije, Romunije, Slovenije in Turčije. Namen festivala, ki ga je 1935. leta ustanovil oče moderne Turčije, Mustafa Kemal Paša (Atatürk), ni tekmovalje, temveč snovanje prijateljskih vezi med balkanskimi narodi s plemenitim ciljem, da zavlada trajni mir v regiji in po svetu.

Prvi in drugi festival sta bila v Carigradu leta 1935 oziroma 1936. Po dolgem premoru je festival znova oživela Mestna občina Izmir, ki je leta 2007 priredila tretji, nato četrti in letos že peti festival. Rožance je povabil Aziz Kocaoğlu, predsednik mestne skupščine in župan mesta Izmir. Med vidnimi osebnostmi na festivalu je bil Kemal Baysak, častni konzul Republike Bosne in Hercegovine ter ustanovitelj in častni predsednik Federacije združenja kulture Bosne in Hercegovine v Turčiji. Po poročanju dnevnika *Yeni Asır* je na Trgu Republike (Cumhuriyet Meydanı) završal balkanski veter.

Udeleženci smo prispeli v Izmir 1. oktobra in se zbrali na svečani večerji. Naslednji dan so nas povabili v kulturni center na območju nekdanje plinarne, kjer smo bili gostje na odprtju razstave slik iz bogate zasebne zbirke Kemala Baysaka. Festivalne prireditve so potekale od 2. do 7. oktobra po 17. uri na več mestnih trgih. Vsaka skupina je nastopila na dveh lokacijah in predstavila po eno točko. Člani Folklorne skupine Tine Rožanc

smo se odločili za koroške in goričke ples dr. Bruna Ravnikarja ter za prekmurske ples Nevenke Unk-Hribovšek. Število plesnih parov smo prilagodili velikosti odra, tako da smo plesali z osmimi in desetimi pari. Naši nastopi so bili izredno zanimivi za gledalce, kajti kostumi in odrske postavitve, skupaj z glasbenimi aranžmaji, so predstavljali kontrast nastopom vseh ostalih skupin in so že zaradi tega bili poslastica za občinstvo, ki je izvajalce nagradilo s prisrčnim ploskanjem.

Navezovanje stikov z domačini nam je nehote olajšal naš predsednik republike, dr. Danilo Türk, to pa zaradi priimka, kajti vsak Türk je pravzaprav Türk! Dr. Türk jih je pred časom obiskal in njegovo ime so si zapomnili.

Sedmega oktobra je guverner province Izmir priredil sprejem za predstavnike gostujočih folklornih skupin. Nato je sprejem priredil še župan Mestne občine Izmir. Oba veljaka sta poudarila pomen festivala in kulturnega srečanja za mesto in regijo. Sprejema sta se v slikovitih prenovljenih koroških kostumih udeležila predsednica veteranov Urša in podpredsednik društva Slavc. Zvečer smo si izmenjali simbolična darila z drugimi skupinami in z organizatorjem.

Karkoli že je organizator počel, je bilo razkošno, galantno in prisrčno. Ves čas smo bili deležni prave orientalske gostoljubnosti. Na vsakem koraku so nas spremljali naši vodniki Yelda, Can in Yavuz, ki so tudi skrbeli za varnost in udobje. Radi so se tudi šalili, tako da smo se zato velikokrat nasmejali. Mimogrede so se naučili nekaj slovenskih besed in jih tudi pravilno uporabljali.

V prostem času smo obiskali zgodovinski del mesta, antično Agoro, ki je bila središče helenškega mesta Smyrna, kjer še potekajo izkopavanja in resta-

vratorska dela. Petega oktobra je organizator za skupine priredil izlet z najeto potniško ladjo Bergama. Na ladji, ki je dve uri krožila po ogromnem zalivu, smo ob hrani in pijači peli in plesali balkanska kola ter uživali ob krasnem pogledu na Izmir. Zadnji dan, 7. oktobra, smo se z avtobusi podali približno 80 kilometrov proti jugu. Poleg trojice naših vodnikov so nam dodelili še profesionalno turistično vodnico, gospo Zeynep. Cilj izleta je bil Efes. Spotoma pa smo se ustavili še v vasi Şirince, v kateri so nekoč živeli samo Grki, po nemirih in neredih po prvi svetovni vojni pa je, po izmenjavi prebivalcev med Grčijo in Turčijo, postala čisto turška vas, danes pa je prirejena za obisk turistov. Vas ni velika, v vsaki hiši pa je trgovinica s spominki in krajevnimi proizvodi ali pa kavarnica. Po počitku smo nadaljevali vožnjo do hiše device Marije, romarskega središča pravoslavcev, katolikov in muslimanov, kjer naj bi po legendi preživljala zadnje dni življenja sveta Marija v družbi svetega Janeza, tukaj naj bi bila tudi pokopana in vzeta v nebo. Kraj sta obiskala zdajšnji in prejšnji papež, na kar opominjata darili. Po kosilu smo pot nadaljevali do antičnega Ephesus, tretjega v nizu, ki ga je ustanovil general Aleksandra Velikega, kjer smo se ob strokovni razlagi gospe Zeynep sprehodili od zgornjih do spodnjih mestnih vrat, nato pa odšli v avtobus in domov v hotel. Obiskali smo dva koncerta. Grška pevka Haris Alexiou je z orkestrom pela narodno-zabavne pesmi, plesna skupina Ogenj Anatolije, ki je pred kratkim gostovala v Ljubljani, pa nas je navdušila z ognjevitim plesom.

Povejmo še, da nas je ves čas prijetno ogrevalo sredozemsko sonce, da ni bilo niti kaplje dežja, da so se dnevne temperature gibale med 24 in 28 stopinjami Celzija. Počutili smo se

kot v raju.

Antična Smyrna (Izmir), ki se ponaša z 8500 let zgodovine, je kulturni in zgodovinski spomenik. Ta nekdanji okras Jonije je zdaj Izmir, okras egejske obale Turčije, ki šteje več kot štiri milijone prebivalcev in je druga največja luka v Turčiji. Izmir je moderno mesto z razvito infrastrukturo – podzemna železnica, dve letališči, stalno gradijo nove prometnice, štiri univerze, dve visoki šoli in veliko športnih objektov, kjer se vrstijo številni mednarodni športni dogodki. Izmir, tako mesto kot provinca, sodi med najrazvitejši del Turčije z močnim poljedelstvom in razvito industrijo. Glavni izvozni artikli so naftni derivati, proizvodi kemične industrije, kovine, tekstilije, avtomobili, živilski artikli (fige, grozdje, oljke in olivno olje), pivo znamk Efes in Tuborg, tobak in volna.

Sedemindvajset veteranov se je podalo na 1826 kilometrov in nekaj navtičnih milj dolgo potovanje z udobnim avtobusom »hišnega« prevoznika Şi-Line, trije pa so raje leteli in so se skupini priključili v Izmirju. Za varnost med vožnjo in točnost sta skrbela voznika, tudi Rožanca, Igor in Danilo. Potovanje je, ob Uršini pomoči, vodil Slavc, po Turčiji pa naš strokovnjak za turške zadeve, sayın Raif efendi (spoštovani gospod Raif). Za zabavo med potovanjem sta skrbela še Vanja in Toni, plesalca članske skupine. Med veterane sta se dobro vživela in pravi, da bi kar prestopila. Ugotovila sta, da leta niso ovira za uganjanje norčij. Višji garderobier Joco je na vprašanja, kaj meni o festivalu, mestu, ljudeh, hrani in ostalem, odgovarjal z eno samo besedo: super! Pravi, da bi se takoj znova podal na podoben festival v Turčiji. Podobno menijo vsi člani, s katerimi sem se pogovarjal.

Osma tekma lige v športnem ribolovu

Vse kar je lepega se enkrat konča. Tako se je končala tudi letošnja liga v športnem ribolovu. Zapomnili si jo bomo predvsem po nepredvidljivem vremenu, na večini tekem nas je dobro opralo. Prav tako pa smo uvedli novo tekmovanje v plavanju dežnikov po Savi. Osma tekma lige je bila 3. oktobra v Račah. Pričakalo nas je sončno, a hladno jutro, kar je bil lep obet pred začetkom tekme.

- temperatura zraka 11°C,
- temperatura vode na globini 0,5 metra 15°C
- temperatura vode na globini 2 metra 14°C

nart, Big fish Spodnja Gorica, Petar šport Brežice, Trofeja Maribor. Za materialno pomoč pri izvedbi lige. Zahvaljujemo se tudi članom RD Rače, RD Ptuj in

RD Radeče in njihovo pomoč pri logistični izvedbi tekem.

Več o ligi, njenih pravilih, rezultatih, ... na:

www.szs-sindikati.si/,
<http://www.som.si/> in
<http://www.bigfish-slo.com/>

Dober prijem!

Skupna uvrstitev v ligi 2009

- 1. Roman Kač**
SZŠ Sevnica 19 točk
- 2. Rafael Babšek**
SVŽVSS CD Maribor 23 točk
- 3. Avgust Skrbiš**
SVPS Maribor 24 točk

Sedma sezona lige v športnem ribolovu se je tako zaključila. Lani je zmagovalac nočnega maratona ulovil 66.870 g rib, kar je krepko več kot letos v celi sezoni. Na tak rezultat je letos vplivalo vreme, kajti padavine pred tekmo krepko zmanjšajo ulov.

Zahvaliti se moramo našim sponzorjem: Izi mobil, Zavarovalnica Maribor, Forte d. o. o., Zoran Vučkovič s. p. Automatic servis d. o. o., Spominki s. p.; ribiškim trgovinam: Som Le-



Najboljši v skupni uvrstitvi



Roman Kač
je rojen 29. marca 1970. Na železnici zaposlen od 1994, na delovnem mestu vodja nadzornišтва Sevnica. Skupna teža ulovljenih rib v ligi je 55.750 g.



Rafael Babšek
je rojen 15. avgusta 1966: Na železnici je zaposlen od leta 1986, na delovnem mestu računalniški referent CD Maribor. Skupna teža ulovljenih rib v ligi je 52.710 g.



Avgust Skrbiš
je rojen 1. julija 1956. Na železnici je zaposlen od leta 1974, na delovnem mestu vagoni preglednik. Skupna teža ulovljenih rib v ligi je 40.480 g.

Zmagovalac v skupni teži ulovljenih rib



Roman Horvat
je rojen 17. maja 1967. Na železnici zaposlen od 1985, na delovnem mestu ključavničar, delavnice Ptuj. Skupna teža ulovljenih rib v ligi je 60.520 g. Na tekmah je uporabljal hrano BigFish X+. Prejel je tudi posebno nagrado podjetja BigFish.

Deseti šahovski turnir SŽ

Petega decembra se je z desetim turnirjem končal tretji šahovski cikel Slovenskih železnic. Udeležilo se ga je 72 igralcev, od januarja do decembra pa je sodelovalo rekordno število igralcev (148). Cikel je bil tudi medijsko podprt. Rezultate s turnirja so redno objavljali dnevni časopisi Delo, Dnevnik in Ekpa. Med drugim je bil 6. decembra predsednik društva Jože Brežan gost na Valu 202 v Nedeljskem športnem popoldnevu, kjer je predstavil naš šahovskicikluszapokalSlovenskih železnic.

Prvo mesto na desetem turnirju je osvojil Boštjan Jeran, ki je po šestih zaporednih zmagah doživel poraz v zadnjem kolu proti drugouvrščenemu Damjanu Plescu, a to ni ogrozilo njegove prevlade. Poleg Plesca, ki je z dvema remijema ostal neporažen, je to uspelo tudi sedmouvrščenemu Blažu Debevcu, ki je ob treh zmagah kar štirikrat remiziral, med drugim tudi proti Plescu. Med prvo dese-

terico tokrat ni bilo večjih presenečenj, saj so se najboljši še posebej potrudili. Vsaka točka je bila namreč pomembna za končno uvrstitev. To je najbolje občutil Boštjan Jeran, ki je z zmago v skupnem seštevku na drugem mestu prehitel Dušana Zorka, prvo mesto pa zgorel za neverjetno 0,1 točke!

Pokal Slovenskih železnic je že tretjič zapored osvojil mednarodni mojster Leon Mazi, ki si je odločilno prednost priigral že na začetku cikla z zmagami na prvih štirih turnirjih in jo obdržal do konca. Najboljša tekmovalka je bila Simona Orel, ki

je zasedla 15. mesto. Najvišje uvrščeni železničar v skupnem seštevku je bil Andrija Petrovič, ki je zasedel 19. mesto, drugi najboljši domači igralec z dvema odigranima turnirjema manj, kar je tudi razlog za nekoliko slabšo uvrstitev, je bil Zvonko Mesojedec na 22. mestu. Tretji najboljši je bil Nenad Djekanovič na 28. mestu. Vsi nastopajoči so prejeli praktične nagrade v skupni vrednosti več kakor šest tisoč evrov. Več o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vlastimir Đurđević

Peto ekipno šahovsko prvenstvo SŽ

Šahovsko društvo Železničar je 21. novembra organiziralo peto ekipno šahovsko prvenstvo železničarjev Slovenije. Na njem je sodelovalo osem tričlanskih ekip. Najboljši so bili upokoenci in tako zopet dokazali, da še vedno krojijo kakovostni šahovski vrh. Prvo mesto si je priborila ekipa Veterani Ljubljana (Pešec, Tavčar, Kodela), drugo mesto ekipa Dobova (Mesojedec, Vukovič, Koderman), tretje pa ekipa Sindikata strojevodij Slovenije (Ivelja, Djekanovič, Trček).

Jože Brežan

Srečanje slovenskih in hrvaških železničarjev

Slovenski in hrvaški železničarji smo tudi letos obudili srečanje med slovenskimi in hrvaškimi železničarji in se po enem letu znova zbrali, tokrat na železniški postaji Semič. Tu sta nas pozdravila Renata Brunscole, županja Občine Metlika in poslanka v državnem zboru, ter Janko Bukovec, župan Občine Semič. Izrekla sta veliko spodbudnih besed za železnico in poudarila, da se bosta zavzela za boljše

železniško povezavo Bele krajine s prestolnico. Hrvaški kolegi so povedali, da bodo Hrvaške železnice z novim voznim redom ukinile tri pare vlakov v Metliko. Tako bosta tja vozila samo še dva para vlakov. Žalostno je, da se ukinjajo vlaki in da so povezave čedalje slabše.

V telovadnici Osnovne šole Belokranjskega odreda Semič smo odigrali prijateljsko tekmo v malem nogometu. Prva

tekma se je končala z neodločenim izidom 4:4, drugo tekmo pa smo dobili gostitelji z rezultatom 5:1. Očitno smo bili v nekoliko boljši telesni pripravljenosti kot naši kolegi iz Hrvaške. Po tekmi smo se družili v lovski koči na Smuku nad Semičem, kjer nas je zabaval mlad harmonikar Miha Veselič iz Čuril. Obljubili smo si, da se naslednje leto srečamo na Hrvaškem.

Zahvaljujemo se Sindikatu železničarjev Slovenije (SŽS), sindikalnim enotama SŽS SE Novo mesto in SŽS SE Prometniki Dolenjske in Bele krajine ter Sindikatu železniškega prometa Slovenije – območni odbor Novo mesto, ki so nam finančno priskočili na pomoč pri organizaciji srečanja.

Robert Brunscole



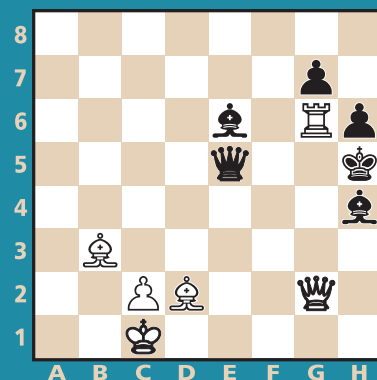
ŠAH

Ureja : Zvonko Mesojedec

Primer 7

Beli ima v položaju top več, ki pa zaradi grožnje mata na a1 visi v zraku. Toda že njegova uvodna poteza kot preblisk šokira črnega, ki je po nekaj potezah prisiljen položiti orožje.

Vaccaroni : Mazzovhi
(Rim, 1891)



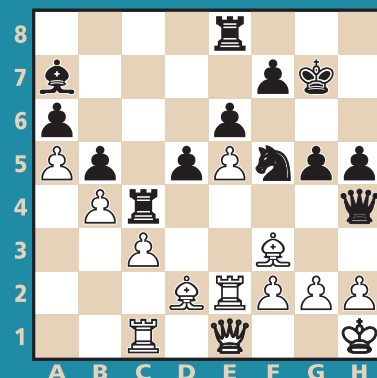
Rešitev:

1. Dg4+ Lxg4 2. Txh6+ gxh6 3. Lf7#

Primer 8

Beli je prepričan, da je oklep okoli njegovega kralja dovolj trden za vse pritiske nasprotnika, toda na potezi je črni in njegova konjenica elegantno spravi belega vladarja na kolena.

Reshevsky : Ivanović
(Skopje, 1976)



Rešitev

1. Dxh2+ 2. Kxh2 Th4+ 3. Kg1 Sg3 in beli je neubranljivo matiran v naslednji potezi ... Th1.



Med predorskimi krti ...

V treh predorih, Križiškem, Jurgovec in Ležeče, med postajama Košana in Gornje Ležeče na nekdanji Južni železnici v tem času potekajo velika obnovitvena dela, verjetno najpomembnejša, odkar so bili predori zgrajeni pred 152 leti. V prvi fazi, ki se je začela 15. septembra, končana pa naj bi bila do konca leta, bodo predvsem sanirali stene in s tem preprečili pronicanje talne vode, ki jih razjeda, pozimi pa ustvarja tudi nevarne ledene sveče. Tako bodo v stene vrezali navpične drenažne kanale, stene oprali, vgradili sidra za izravnalni beton – tokret, ga nanесли z brizganjem pod pritiskom, naredili hidroizolacijo ter stene prekrili še z zaščitno plastjo tokreta. Projekte sta izdelala Tiring in Elea, dela pa izvaja Železniško gradbeno podjetje skupaj s podizvajalcem RGP iz Velenja.

Še večja dela pa sledijo prihodnjo pomlad, ko bodo v predorih odstranili tire, poglobili dno ter spodnji ustroj zamenjali z betonsko ploščo, na katero bodo pritrdili nove tire, ki bodo dovoljevali osni pritisk 22,5 tone. Poleg tega bodo na tem odseku obnovili tudi podporne zidove, porušili opuščeno postajno poslopje in čuvajnico na postajališču Košana, odstranili nivojski cestni prehod in zgradili podhod za potnike ter peron še ob desnem tiru. Ta dela naj bi, po predvidevanju strokovnjakov, trajala vsaj pol leta.

V času del promet med Gornjim Ležečim in Pivko poteka samo po desnem tiru, trije pari tovornih vlakov iz in v Novo Gorico so preusmerjeni prek Jesenic, dva jutranja in dva večerna potniška vlaka pa so med Pivko in Sežano zamenjali avtobusi.





Ljubljana-Benetke 15 €
Ljubljana-Beograd 25 €
Ljubljana-Budimpešta 29 €
Ljubljana-Dunaj 29 €
Maribor-Dunaj 19 €
Ljubljana-Frankfurt 49 €
Ljubljana-München 29 €
Ljubljana-Praga 39 €
Ljubljana-Salzburg 19 €
Ljubljana-Zürich 29 €
Število vozovnic je omejeno.

Z vlakom udobno in poceni!

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

 Slovenske železnice



Na Slovenskih železnica je svojčas prišlo v uporabo kar nekaj izdelkov poljske industrije, poleg zvestih »gomulk«, elektromotornikov 311/315 tudi več kolesnih stružnic tovarne Rafamet. Najiminitnejša med njimi je tista, ki je bila leta 1990 nameščena v CD-Šiška in je edina računalniško numerično krmiljena. Poljaki vsekakor dobro obvladajo kovinarstvo in znajo konstruirati – spomnimo se samo njihovih mogočnih parnih lokomotiv Pt 31 in Pt 47 –, računalniško opremo pa so raje kupili pri Nemcih – za šišensko rafametko jo je dobavila tovarna AEG.