

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Ukrepi za izboljšanje poslovanja
Slovenskih železnic

Z nižjimi plačami do
9,1 milijona evrov prihranka

Poslovanje in načrti
Slovenskih železnic
in hčerinskih družb

Kadri

Stres na delovnem mestu

Reportaža

Z vlakom po deželi sira

Tujina

XRAIL bo pospeševal
prevoze vagonских pošiljkah

SŽ so ljudje

Melita Rozman Dacar:
Posel delajo ljudje



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o., 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 • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 31. marca 2010.



Vlak ICS v Ljubljani.
Avtor fotografije: Miško Kranjec.



Aktualno

Ukrepi za izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic

Glede na trenutno resno stanje SŽ in na neugodne razmere na trgu so ukrepi nujno potrebni za obstoj in poslovno stabilnost podjetja.



Aktualno

Z nižjimi plačami do 9,1 milijona evrov prihranka

Socialni partnerji na Slovenskih železnicah so podpisali Dogovor o ukrepih za izboljšanje poslovanja, ki vključuje znižanje plač.



Aktualno

Poslovanje in načrti Slovenskih železnic in hčerinskih družb

Pregled poslovanja leta 2009 ter predvidevanja in načrtovane dejavnosti v letu 2010.



Kadri

Stres na delovnem mestu

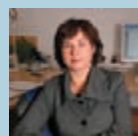
Doživljanje preobremenjenosti močno vpliva na zdravje človeka in na njegovo splošno počutje.



Reportaža

Z vlakom po deželi sira

Švica je vsa »preluknjana« z železniškimi, cestnimi in vodnimi »rovi«, ki se prepletajo in prehajajo skozi razkošje naravnih lepot in danosti.



SŽ so ljudje

Melita Rozman Dacar: Posel delajo ljudje



Tujina

XRAIL bo pospeševal prevoze vagonovskih pošiljk

Sedem večjih družb za železniški tovorni promet bo sodelovalo pri mednarodnem prevozu posameznih vagonovskih pošiljk.



1

Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik Nove proge

Slovenske železnice so dejavne z ukrepi za izboljšanje poslovanja oziroma sanacijo družbe. Ukrepi sanacije so pomembni za dolgoročno plačilno sposobnost in ustrezno kapitalno strukturo družbe, pozitivno poslovanje leta 2011 in dolgoročno pozitivno poslovanje. Vodstvo Slovenskih železnic, d. o. o., se bo kadrovske sanacije lotilo na čim bolj mehak način, kar pomeni, da bo izvedena predvsem s pospešenim naravnim odlivom. V letih od 2010 do 2012 bo 1361 zaposlenih izpolnjevalo pogoje za upokojitve oziroma bodo te pogoje izpolnili v največ dveh letih. Predvidena je tudi prerazporeditev invalidov v invalidsko podjetje SŽ – ŽIP.

Socialni partnerji na Slovenskih železnicah so 1. februarja podpisali dogovor o ukrepih za izboljšanje poslovanja, ki vključuje znižanje plač. Dogovor velja do 30. junija letos in vključuje znižanje plač do pet odstotkov, za zaposlene, ki imajo sklenjene individualne pogodbe, pa za deset odstotkov. Podjetje bi tako prihranilo 14,2 milijona evrov. Predsednik vlade Borut Pahor je prizadevanja zaposlenih za znižanje stroškov dela označil tudi za obvezo družbe in vlade, da storita vse za uspešno sanacijo družbe in začetek modernizacije železnic.

Spodbudno je bilo tudi dogovarjanje na področju potniškega prometa. Dosežen je bil dogovor med Slovenskimi železnicami in vlado o pogodbi za opravljanje obvezne gospodarske službe. »Sredstva iz pogodbe ne pomenijo pomoči SŽ, temveč gre za ugotavljanje dejanskega stanja, ki ga bosta priznali obe strani, tako SŽ kot izvajalec javne gospodarske službe in država kot naročnik teh storitev,« je poudaril generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič.

V tovornem prometu potekajo intenzivne dejavnosti za pridobivanje novih poslov in širjenje poslovanja na obetavne trge. Zelo spodbudni so tudi januarski rezultati o obsegu dela in prepeljanem tovoru. V primerjavi z januarjem 2009 smo prepeljali za 7,8 odstotka več blaga in opravili za 8,7 odstotka več dela. Več o poslovanju Slovenskih železnic in njihovih hčerinskih družbah v letu 2009 in načrtih za leto 2010 lahko preberete na straneh od šest do devet.

Da je na železniškem infrastrukturnem področju še veliko za postoriti, so bili mnenja tudi udeleženci 4. mednarodnega znanstvenega in strokovnega kongresa upravljavcev železniške infrastrukture, imenovanega RIMC. Sto petdeset strokovnjakov iz Slovenije in tujine je na kongresu izmenjalo mnenja o trajnostnem razvoju železniškega sistema, reorganizaciji železniškega sistema in posodobitvi železniške infrastrukture. Na okrogli mizi ob koncu kongresa so se razpravljavci zavzeli za uravnotežen železniški sistem, ki bo gospodarsko in okoljsko sprejemljiv in ki bo dvignil raven kakovosti storitev v železniškem prometu. Strinjali so se, da so bile v preteklosti železnice zanemarjene, da so prejele premalo sredstev za vzdrževanje in razvoj ter da je zadnji čas za posodobitev javne železniške infrastrukture. Podanih je bilo več vidikov in možnih pristopov glede načina financiranja in virov za zagotavljanje sredstev za razvoj železniške infrastrukture, za postopno odpravo ozkih grl, za gradnjo novih prog oziroma posodobitev prog in pregled možnosti razvoja vse do leta 2023. Razpravljavci so se strinjali glede tega, da je treba hkrati razvijati vse dele slovenskega železniškega sistema.

Železničarsko kulturno umetniško društvo Tine Rožanc bo letos praznovalo 90-letnico delovanja. Člani društva vas 13. marca vabijo na slavnostni koncert v Cankarjev dom, in obljublajo veliko dobre glasbe, plesa in petja.

Ukrepi za izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic

Vodstvo Slovenskih železnic, d. o. o., je na novinarski konferenci 13. januarja predstavilo stanje družbe ter poslovne, finančne in kadrovske ukrepe za izboljšanje poslovanja oziroma sanacijo družbe.

Vodstvo družbe je predstavilo finančno stanje družbe konec leta 2009. SŽ so na dan 31. decembra 2009 imele 95 milijonov evrov osnovnega kapitala, 80 milijonov evrov bilančne izgube in stanje kreditov v višini 349,8 milijona evrov. Bilančna izguba, ki je posledica prenesene izgube iz preteklih let, obremenjuje in otežuje poslovanje SŽ predvsem z vidika kapitalске ustreznosti. Leta 2004 je bila izvedena delna sanacija družbe, ki je nekatere težave kratkoročno rešila, reševanje drugih težav pa odložila v prihodnost. Osnovni kapital SŽ je po delni sanaciji leta 2004 znašal 95 milijonov evrov, bilančna izguba 41 milijonov evrov, stanje kreditov pa je bilo 235 milijonov evrov. Razlika med stanjem kreditov leta 2004 in leta 2009 znaša 115 milijonov evrov in je večinoma nastala zaradi najema kreditov za nakup lokomotiv, vzdrževanje vozil in nabavo tovornih vagonov v skupnem znesku skoraj 90 milijonov evrov. V obdobju 2004 do 2009 je zaradi finan-

ciranja obstoječih obveznosti dejansko nastala dodatna zadolženost v višini 30 milijonov evrov.

Stanje po sanaciji 31. decembra 2004:

- Osnovni kapital 95 mio EUR
- Bilančna izguba 41 mio EUR (43 % osnovnega kapitala)
- Stanje kreditov 235 mio EUR

Stanje na dan 31. decembra 2009:

- Osnovni kapital 95 mio EUR
- Bilančna izguba 80 mio EUR (84 % osnovnega kapitala)
- Stanje kreditov 350 mio EUR.

Ukrepi sanacije, predstavljeni spodaj, so pomembni za dolgoročno plačilno sposobnost in ustrezno kapitalsko strukturo družbe, pozitivno poslovanje leta 2011 in dolgoročno pozitivno poslovanje.

Kot je poudaril **generalni direktor Goran Brankovič**, so »glede na trenutno resno stanje SŽ in na neugodne razmere na trgu ti ukrepi nujno potrebni, če želimo zagotoviti obstoj in poslovno stabilnost podjetja. Morebitni stečaj družbe bi bil za Slovenijo poguben, vpliv bi bil izrazito negativen za celotno slovensko gospodarstvo in prebivalce, in tega ne smemo dopustiti«.

Poleg finančnih posledic, v primeru stečaja družbe, bi bile precej neugodne tudi druge posledice:

- **PREBIVALSTVO:** v potniškem prometu bi se zmanjšala mobilnost prebivalstva, to bi pomenilo 16,7 milijona neprepeljanih potnikov na leto (46.000 neprepeljanih potnikov na dan), prekinjene bi bile tudi mednarodne potniške povezave, izpad prihodkov bi znašal 35,6 milijona evrov.
- **GOSPODARSTVO:** Morebitni stečaj bi pomenil za 11 milijonov ton neprepeljanega tovora, izgubili bi 66 milijonov prihodkov, motena bi bila oskrba slovenskega in tujega gospodarstva.
- **VARNOST IN EKOLOGIJA:** Zaradi neuporabe okolju prijaznih prevozov bi se povečale emisije CO₂ za 3,3 odstotka in zmanjšala bi se varnost udeležencev v cestnem prometu zaradi prevozov težkih tovorov in nevarnih snovi s cestnimi vozniimi sredstvi.
- **ZAPOSLENI:** Socialno ogroženih bi bilo skoraj 12 tisoč delovnih mest, ki so povezana s sistemom Slovenskih železnic, od tega je okrog 10 tisoč delovnih mest v sistemu Slovenskih železnic; posredno pa bi bilo ogroženih še 36 tisoč državljanov.

gospodarskih javnih služb. S socialnimi partnerji je bil dosežen dogovor o znižanju plač v obdobju od 1. januarja do 30. junija 2010, ki bo pomenil prihranek devet milijonov evrov. Dogovor morajo še potrditi organi socialnih partnerjev.

Ukrepi za finančno sanacijo

Dolgoročno kapitalsko ustreznost družbe bi lahko zagotovljali, če država, poleg priznane terjatve za opravljene storitve v potniškem prometu v višini približno 38,4 milijona evrov, prevzame posojila z njenim poroštvo v vrednosti 123,6 milijona evrov, ki so posledica kreditov, najetih v času pred delno sanacijo leta 2004. Preveriti bo treba tudi prelivanje sredstev iz področja transporta v infrastrukturo v obdobju od leta 1986 do leta 1993, kar bo preverila posebna zunanja revizija. Znesek teh sredstev je ocenjen v višini 101,2 milijona evrov. Likvidnostne težave bi lahko rešili z izdajo obveznic v višini 200 milijonov evrov za reprogramiranje kratkoročnih dolgov in pridobitev nujnih sredstev za vzdrževanje. To je seveda še stvar pogovorov in dogovorov.

Ukrepi za kadrovske sanacije

Kadrovska sanacija bo izvedena predvsem s pospešenim naravnim odlivom. V letih od 2010 do 2012 bo 1361 zaposlenih izpolnjevalo pogoje za upoko-jitev oziroma bodo te pogoje izpolnjevali v največ dveh letih. Predvidena je tudi prerazporeditev invalidov v invalidsko podjetje SŽ ŽIP. Vprašanje presežnih delavcev se bo tako, kolikor bo mogoče, razreševalo z upokojitvami, prezaposlitvami, z dogovori za prenehanje pogodb o zaposlitvi, v skrajnem primeru pa z običajnimi postopki odpuščanja.



Foto: Miško Kranjec

PREDSTAVITEV UKREPOV

Ukrepi za poslovno sanacijo

Ukrepi za poslovno sanacijo vsebujejo načrtovano povečanje prihodkov za šest milijonov evrov, zmanjšanje stroškov za deset milijonov evrov in zmanjšanje stroškov dela zaradi čakanja na delo za pet milijonov evrov. Republika Slovenija naj bi zagotovila plačilo 31 milijonov evrov za opravljanje obveznih

Z nižjimi plačami do 9,1 milijona evrov prihranka

Predsednik vlade Borut Pahor in minister za promet dr. Patrick Vlačič sta na četrtem rednem obisku na Slovenskih železnicih, 1. februarja, izrazila zadovoljstvo z delovnim srečanjem, na katerem so se pogovarjali o sanaciji SŽ. Po srečanju so socialni partnerji podpisali Dogovor o ukrepih za izboljšanje poslovanja, ki vključuje znižanje plač, kar je bila tudi osrednja tema današnjega delovnega srečanja.

Dogovor o ukrepih za izboljšanje poslovanja, ki velja do 30. junija 2010, vključuje znižanje plač do pet odstotkov, za zaposlene, ki imajo sklenjene individualne pogodbe, pa je dogovorjeno znižanje plač za deset odstotkov. Prav tako je izključeno plačilo stimulacij. Kot je povedal generalni direktor SŽ Goran Brankovič, »bo učinek dogovora znašal 9,1 milijona evrov zaradi znižanja plač in 5,1 milijona evrov iz naslova ukrepa začasnega čakanja na delo, kar pomeni v skupnem znesku prihrank družbe v višini 14,2 milijona evrov«.

Predsednik sveta delavcev SŽ Silvo Berdajs je podpis dogovora označil kot nujen in povedal, da ne bi bilo sprejemljivo, da bi ceno sanacije SŽ plačali samo zaposleni, in da je na podlagi opravljenih razgovorov zaznati, da ima vlada resne namene s sanacijo SŽ.

Goran Brankovič je povedal, da so se na sestanku pogovarjali tudi o pogodbi za opravljanje obvezne gospodarske službe, in poudaril, da sredstva iz pogodbe ne pomenijo pomoči SŽ, temveč gre za ugotavljanje dejanskega sta-



Z leve: dr. Patrick Vlačič, Borut Pahor, Goran Brankovič, Albert Pavlič in Robert Vuga.

nja, ki ga bosta priznali obe strani, tako SŽ kot izvajalec javne gospodarske službe in država kot naročnik teh storitev. Predstavil je tudi vsebino uspešnega obiska Nemških železnic (DB AG), kjer je generalni direktor DB AG dr. Rüdiger Grube v pogovoru poudaril zanimanje za sodelovanje predvsem na področju tovarnega prometa. Širitev dejavnosti v Jugovzhodni Evropi je za obe podjetji posebnega pomena, skupno sodelovanje v regiji pa bi zagotovilo učinkovitejše in hitrejšo doseganje poslovnih ciljev.

Predsednik vlade Borut Pahor je pozdravil prizadevanja zaposlenih za znižanje stroškov dela, kar je označil tudi za obvezo družbe in vlade, da v nadaljevanju storita vse za uspešno sanacijo družbe in začetek modernizacije železnic. Skupaj z ministrom za promet dr. Patrickom Vlačičem sta izrazila zadovoljstvo z delovnim srečanjem na SŽ.

Novo predstavništvo Slovenskih železnic na Češkem

Robert Vuga, direktor poslovne enote Tovorni promet, je 16. februarja podpisal dogovor o ustanovitvi predstavništva Slovenskih železnic v Pragi. Predstavništvo bo vodil slovenski poslovnež Boris Kroupa, direktor podjetja Slovenia Trade.

Vuga se je sestel tudi z veleposlanikom Republike Slovenije na Češkem, mag. Francem Butom, ki je zagotovil vso podporo prizadevanjem Slovenskih železnic. Veleposlanništvo se namreč intenzivno posveča gospodarski diplomaciji in odpira vrata slovenskemu gospodarstvu pri vstopanju na češki trg. Tako bo ob podpori slovenskega veleposlanništva predstavništvo Slovenskih železnic svoja vrata uradno odprlo aprila, ko se bodo Slovenske železnice predstavile češkim poslovnim partnerjem.

Slovenske železnice so na Češko in z nje lani prepeljale 608.000 ton blaga, predvsem za potrebe jeklarske, kemične in avtomobilske industrije. Z ustanovitvijo predstavništva v Pragi Slovenske železnice širijo svojo prodajno mrežo na ključne trge in pospešujejo internacionalizacijo poslovanja. Še letos bodo odprle tudi predstavništvo v Bolgariji.

Foto: Miško Kranjec

Novost – spletna stran SŽ Express

Sekcija za male pošiljke, ki že vrsto let uspešno ponuja storitev prevoza malih pošiljk, imenovano SŽ Express, se od začetka januarja predstavlja na spletni strani www.szexpress.si. Spletna stran omogoča lažjo in hitrejšo komunikacijo s strankami ter pomeni posodobitev poslovanja pri prevozu malih pošiljk na Slovenskih železnicah. Male pošiljke prevažajo od vrat do vrat po Slo-

se tako lažje odločijo za poslovanje z nami. Po spletu lahko strankam, od naročila prevoza do dostave, ponudimo natančno in hitro informacijo, kje se nahaja njihova pošiljka. Sledenje pošiljk je danes nujna storitev, ki pomeni konkurenčno prednost za SŽ Express oziroma dodatni razlog za sodelovanje z nami,« je poudaril vodja sekcije za male pošiljke Jože Županc.



veniji in tudi v mednarodnem prometu.

»Na naši spletni strani ponujamo strankam takojšnjo in zanesljivo informacijo o njihovih pošiljkah, strankam, ki se zanimajo za prevoze, pa omogočamo, da se na priazen in sodoben način seznanijo s storitvijo SŽ Express ter

Spletna stran SŽ Express omogoča uporabnikom izračun prevoznine, naročanje prevozov in sledenje pošiljk. Pogodbene stranke lahko do podatkov o svojih pošiljkah dostopajo z varnostnim certifikatom, registrirani uporabniki pa lahko prek spletnega obrazca tudi naročijo prevoze.

SŽPS praznoval 20-letnico delovanja

Pred dvajsetimi leti, 22. januarja 1990, se je v dvorani Tabor v Ljubljani zbrala množica vlakovnih odpravnikov, operativnih pomočnikov in dispečerjev iz vse Slovenije in Istre. Soglasno so se odločili, da ustanovijo svoj sindikat, Neodvisni sindikat vlakovnih odpravnikov Slovenije in Istre. Sindikat se je leta 2002 preimenoval v Sindikat železniškega prometa Slovenije.

SŽPS je tretji največji sindikat na Slovenskih železnicah. Ob dvajsetletnici delovanja je predsednik sindikata Damjan Rak na tiskovni konferenci 22. januarja v Ljubljani označil prehojeno pot sindikata za uspešno in povedal, da so vsa prizadevanja v zadnjem letu in pol usmerili v to, da ne bi prihajalo do travmatičnih zgodb za posameznike, za podjetje, za državo in za državljane. Poudaril je, da stečaj Slovenskih železnic ni cilj nikogar in da sindikat skuša uresničiti dogovor glede varčevalnih ukrepov.

Voznoredna konferenca – za večjo uspešnost na vzhodnih trgih

Na Ptujju je med 7. in 12. februarjem potekala redna vozno-redna konferenca WMPS v organizaciji SŽ in pod pokroviteljstvom FTE – Forum Train Europe. Na njej je sodelovalo 55 predstavnikov prevoznikov in infrastrukture iz devetnajstih železniških uprav in zasebnih železniških prevoznikov iz Srednje in Jugovzhodne Evrope (SŽ, HŽ, ŽS, BDŽ, CH, ŽBH, ŽRS, MZ, SBB, ÖBB, ČD in ZSSK). Obravnavali so številna vprašanja in predloge za izboljšanje organizacije prevozov mednarodnih tovornih vlakov za večjo konkurenčnost železnic pri obstoječih in potencialnih novih prevozi. Slovenske železnice so predlagale uvedbo redne neposredne povezave med Slovenijo in Češko, iz Ljubljane Zalog do Breclawa.

Pridobivanje novih poslov v tovornem prometu

Slovenske železnice opravijo 90 odstotkov prevozov tovora v mednarodnem prometu. Na najpomembnejših trgih potekajo intenzivne tržne dejavnosti za pridobivanje novih poslov, zato da bi ohranili oziroma povečali tržni delež in prihodke v tovornem prometu. Vodstvo Tovornega prometa se je 19. januarja v Linzu, v Avstriji, dogovarjalo pri pomembnem poslovnem partnerju Voest Alpine. Predstavniki družbe Voest Alpine so poudarili, da so zelo zadovoljni z dosedanjim sodelovanjem in s storitvami Slovenskih železnic. Pogovarjali so se o načrtovanem povečanju proizvodnje, pričakovanih družbe Voest Alpine glede prevozov po železnici ter možnosti povečanja prevozov in okrepitvi sodelovanja.

Začetek poslovnega sodelovanja SŽ in DB Schenker Rail

Predsednik uprave DB Schenker Raila Alexander Hedderich in generalni direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič sta se 22. februarja v Mainzu dogovorila o poslovnem sodelovanju in zagonu projektnih aktivnosti. Dogovor pomeni začetek uresničevanja zastavljenih strateških ciljev in krepitev tovarnega prometa Slovenskih železnic.

DB Schenker Rail je največji evropski operater v železniškem tovarnem prometu in kombiniranem transportu. Brankovič zato meni, da bo sodelovanje omogočilo hitrejšo uveljavljanje Slovenskih železnic na mednarodnem trgu železniških storitev in izboljšanje transportnih storitev. Predvsem razvoj novih produktov, logističnega centra v Sloveniji in izkoriščanje skupnih proizvodnih potencialov bodo omogočili povečanje konkurenčnosti tovarnega prometa na osi Nemčija–Slovenija–Turčija.

Direktor tovarnega prometa Slovenskih železnic Robert Vuga ocenjuje, da so poznavanje razmer, že uveljavljene storitve in dobri poslovni odnosi Slovenskih železnic z železniškimi podjetji v regiji prednosti, ki so jih prepoznali tudi nemški partnerji. V ospredju sodelovanja bodo zato konkretni komercialni projekti na 5. in 10. transportnem koridorju ter izboljšanje proizvodne organizacije tovarnega prometa.

Začele so se dejavnosti za prehod na digitalne radijske komunikacijske sisteme na Slovenskih železnicah

Projekt vzpostavitve sistema digitalnih železniških komunikacij – sistema GSM-R – na slovenskem železniškem omrežju se je začel decembra lani s podpisom pogodbe za izdelavo strokovnih podlag za uvedbo sistema GSM-R. Izvedba sistema GSM-R je predvidena do leta 2015.

Vrednost prvega dela projekta – izdelava strokovnih podlag – znaša približno šest milijonov evrov in bo sofinanciran z evropskimi sredstvi TEN-T v višini 1,7 milijona evrov. V tem delu bo izveden razpis za izbiro izvajalca gradnje. Drugi del – projekt izvedbe, tj. gradnja – je ocenjen na skupno vrednost 72 milijonov evrov in bo predvidoma sofinanciran s sredstvi kohezijskih skladov.

Trenutno je na slovenskem železniškem omrežju več različnih komunikacijskih sistemov, ki omogočajo različne načine povezovanja. Obstoječi radijski sistemi so analogni, med sabo nezdružljivi in večinoma že zastareli, zato je prehod na novejši, digitalni radijski sistem nujno potreben.

Projekt vzpostavitve sistema digitalnih železniških komunikacij, sistema GSM-R, na slovenskem železniškem omrežju bo omogočil enovit in celovit radijski sistem, zlasti glede:

- **funkcionalnosti**, saj bodo poleg vseh funkcionalnosti obstoječih sistemov zagotovljene še dodatne funkcionalnosti (interoperabilnost, podatkovni prenos),
- **stroškov**: zaradi standardizirane opreme je pričakovati nižje stroške vgradnje, vzdrževanja in servisiranja sistema,
- **razpoložljivosti**: obstoječi sistem je zastarel in podvržen pogostim okvaram,
- **fleksibilnosti**: sistem bo prilagodljiv, nadgradljiv in povezljiv z obstoječimi fiksnimi TK sistemi.

Novost v intranetu – obveščanje o dejavnostih v prostem času

Na intranetne strani Slovenskih železnic smo dodali rubriko **Prosti čas**, kjer najdete aktualne informacije o dejavnostih nekaterih od železničarskih društev, razpise za letovanja v počitniških enotah ŽIP-a in sindikatov ter predloge za izlete z vlakom.

Stop! Prednost ima življenje

Med 15. in 28. februarjem je potekala preventivna akcija ministrstva za promet, v kateri sodelujejo tudi Slovenske železnice, policija, Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, DRSC in drugi. Akcija z imenom **Stop! Prednost ima življenje** je namenjena povečanju varnosti prometa na nivojskih prehodih ceste prek železniške proge.



Napovedana je obnova potniških dizelmotornih garnitur

V potniškem prometu so napovedali postopno obnovo dizelmotornih garnitur. Namen obnove je dvigniti kakovost prevoznih storitev za potnike. Letos naj bi bilo obnovljeno manjše število dizelmotornih garnitur glede na razpoložljiva sredstva.

1,8 milijona ton novih poslov in okrog 350 novih pogodb

Rezultati večje in proaktivne tržne usmerjenosti vodstva Slovenskih železnic so spodbudni. V poslovni enoti Tovorni promet so namreč letos pridobili za okrog 1,8 milijona ton novih poslov. Sklenjenih je bilo okrog 350 novih pogodb s poslovnimi partnerji, ki že uporabljajo storitve tovarnega prometa Slovenskih železnic, pa tudi z novimi, ki se prej niso odločali za prevoze po železnici.

Glede na spremenjene tržne razmere, ki jih prinaša liberalizacija trga, je poslovna enota Tovorni promet vstopila v novo obdobje svojega delovanja. Nove razmere pomenijo vstop globalnih konkurentov na naš trg, in delni izgubi tržnega deleža se ni bilo mogoče izogniti. Po drugi strani pa prav nove razmere na trgu prinašajo niz poslovnih priložnosti. Novo vodstvo tovarnega prometa ima strategijo in je odločeno, da bo sistem poslovanja tudi na področju tovarnega prometa hitro prilagodilo novim razmeram in dobro izkoristilo nove priložnosti, ki jih ponuja spremenjeni sistem.

Poslovanje in načrti Slovenskih železnic in hčerinskih družb

Potniški promet

Poslovna enota potniški promet je lani, kljub recesiji in več kakor 20-odstotnemu zmanjšanju povpraševanja v turizmu in letalskem prevozu, zadržala obseg dela in prihodkov na ravni iz leta 2008. Lani smo prepeljali 16,4 milijona potnikov in opravili 840 milijonov potniških kilometrov. Poslovni prihodki so na načrtovani ravni, transportni prihodki pa nekoliko zaostajajo za načrtovanimi. V primerjavi z letom 2008 so transportni prihodki nižji za 0,7 odstotka. Prihodki gospodarske javne službe v notranjem in čezmejnem regijskem prometu so bili ustvarjeni v pogodbeni višini in so na ravni leta 2008. Drugi prihodki presegajo načrtovane za 5,6 odstotka. Poslovni odhodki so manjši od načrtovanih za 1,1 odstotka, in sicer zaradi nižjih stroškov električne energije, nižjih stroškov storitev in odloga investicijskega vzdrževanja vozniških sredstev.

K dobremu rezultatu so prispevale uspešno izvedene **dejavnosti vseh zaposlenih** v potniškem prometu. V skladu z načrtom smo sistematično izvajali prodajne in promocijske dejavnosti pri pospeševanju prodaje rednih ponudb. V sodelovanju z društvi upokojencev smo dosegli triodstotno povečanje prevozov starejših in upokojencev; več je tudi prevozov družin, in sicer za 60 odstotkov. Skupaj z organizatorji kulturnih, sejamskih, zabavnih in športnih prireditvev smo sodelovali na več kakor 40 prireditvah v Sloveniji in tujini ter dosegli, da so obiskovalci potovali na prireditve z vlakom.

Povečali smo tudi obseg **izletov z vlaki** in se še bolj povezali s turističnimi agencijami, s katerimi ponujamo skupne turistične pakete. Agencije, ki so prej vozile turiste z avtobusi, organizirajo potovanja z vlaki Slovenskih železnic. V sodelovanju z agencijo Collegium smo lani, poleg tradicionalnih posebnih vlakov, ki so vozili na silvestrovanje v Beograd, prvič organizirali vlake, ki so popeljali turiste iz Slovenije in Tržiča v Italijo na silvestrovanje v Budimpešto, v sodelova-

nju z agencijo Palma pa dva posebna vlaka, ki sta popeljala turiste iz Slovenije na nabiranje mandarin v Dolino reke Neretve v Bosni in Hercegovini.

Lani smo tudi intenzivno **tržili oglasne površine**, in sicer smo kar dvakrat povečali število oglasov na vlakih in v voznorednih publikacijah. Kot kažejo rezultati raziskav, so železniške postaje po svoji obiskanosti primerljive samo še z nakupovalnimi središči. Zato ni naključje, da postajajo Slovenske železnice kot oglaševalski prostor čedalje bolj zanimive in aktualne za oglaševalce. Obenem smo začeli tržiti storitev poimenovanje vlakov.

Novost je bila uvedba **brezkontaktnih čip kartic**, ki je nadomestila papirnate mesečne, polletne in letne šolske vozovnice. Kartico so zelo dobro sprejeli tako potniki kot prodajno osebje. Lani smo tudi prenovili rezervacijski sistem. Potniki si tako lahko zdaj rezervirajo in kupijo vozovnico za vlake vseh evropskih železniških prevoznikov. Sodelovali smo pri **prenovi spletne strani** www.slo-zeleznice.si, ki je tako zdaj še bolj zanimiva, uporabna in informativna za potnike, poslovne partnerje in druge uporabnike. Po prenovi strani smo tudi opazili večji obisk in prejeli veliko pohval.

V načrtu imamo tudi **prenovo iskalnika voznega reda**, ki bo potnikom ponujal informacije o potovanju v notranjem in mednarodnem prometu. Še letos bomo uvedli spletno prodajo vozovnic. Najprej bodo lahko imetniki brezkontaktnih čip kartic podaljševali in kupovali abonentske vozovnice, pozneje pa bo mogoče kupiti tudi druge vozovnice. Raziskava je pokazala, da bi se skoraj 66 odstotkov potnikov, od tega stalno kar 40 odstotkov, odločilo za nakup vozovnic po spletu. Na spletni strani bomo tudi tržili oglasne površine.

Na železniški postaji Ljubljana bo kmalu postavljen **prodajni avtomat za vozovnice**. Spletna anketa, v kateri je sodelovalo 811 obiskovalcev, je pokazala, da bi na tak način vozovnice kupovalo kar osem-

deset odstotkov potnikov, od tega 40 odstotkov ob vsakem potovanju, drugi pa občasno.

Za **letos** načrtujemo, da bomo prepeljali skupaj v notranjem in mednarodnem prometu dobrih 17 milijonov potnikov oziroma za 2,4 odstotka več kakor lani.

Miloš Rovšnik

Tovorni promet

Splošna gospodarska kriza, zaradi katere so se prevozi po železnici zmanjšali že konec leta 2008, se je lani še poglobila, in smo zato prepeljali manj tovora, kakor smo načrtovali na začetku leta. S težavami zaradi gospodarske krize se seveda ne srečujemo le Slovenske železnice, temveč tudi druga evropska železniška podjetja, katerim se je prav tako zmanjšal obseg prevozov. Medtem ko se je ta na Slovenskih železnicah zmanjšal še v zadnjem četrtletju 2008, se je pri drugih železniških podjetjih zmanjšal že v drugi polovici leta 2008. V povprečju so evropski železniški prevozniki leta 2009 prepeljali 29 odstotkov manj tovora. Ker Slovenske železnice v prepeljemo več kakor 90 odstotkov tovora v mednarodnem prometu, je ta sprememba bistveno vplivala tudi na nas. Zaradi zmanjšanja industrijske proizvodnje se je zmanjšal delež prevoza surovin in masovnih tovorov. Na slovenski transportni trg so lani vstopili drugi železniški prevozniki, ki so nas v nekaterih dosedanjih poslih izločili kot zaporednega prevoznika.

Obseg prevozov leta 2009

Lani je bilo prepeljanih 14.636 tisoč ton blaga in opravljenih 2.982 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z letom 2008 je bilo prepeljanega za 23 odstotkov manj blaga ali 4.379 tisoč ton. Prav tako je bil za 23 odstotkov manjši obseg dela v netotonskih kilometrih. Povprečna prevozna pot prepeljanega blaga je znašala 204,1 kilometra in se glede na leto 2008 ni

spremenila. Približno polovico vsega tovora prepeljemo za slovensko gospodarstvo. Obseg prepeljanega tovora se je zmanjšal v vseh vrstah prometa, najbolj v luškem tranzitu in uvozu. V luškem tranzitu je bilo prepeljanih 1.655 tisoč ton manj, v kopenskem tranzitu za 957 tisoč ton manj, v uvozu za 1.277 tisoč ton manj, v izvozu za 232 tisoč ton manj in v notranjem prometu za 249 tisoč ton manj blaga kot leta 2008.

V kombiniranem prometu smo lani prepeljali 3,3 milijona ton blaga, kar je 16,1 odstotka manj kakor leto prej. Delež kombiniranega prometa (ton) v skupnem tovrnem prometu Slovenskih železnic se je v primerjavi z letom prej povečal za 1,7 odstotka in znaša 22 odstotkov. Največji delež v kombiniranem prometu pomenijo prevozi kontejnerjev, 69,8 odstotka. Obseg prevozov je ostal na ravni iz leta 2008 oziroma se je povečal za 1,1 odstotka, tudi zaradi uvedbe novih direktnih vlakov leta 2007. Vlaki povezujejo Ljubljano z glavnimi kontejnerskimi terminali v Srednji in Vzhodni Evropi. Kontejnerje prevažamo v vseh vrstah prometa. Največ smo jih prepeljali v luškem tranzitu, 1,2 milijona ton tovora, v uvozu in izvozu 0,8 milijona ton, manj pa smo jih prepeljali v kopenskem tranzitu, 0,2 milijona ton.

Predvidevanja za leto 2010

Gospodarska in finančna kriza je po nekaterih ugotovitvah sicer že dosegla dno, ni pa mogoče predvideti, kdaj se bo začelo oživljanje gospodarstva oziroma ali bo okrevanju sledila nova kriza. Glede na pričakovano rahlo okrevanje gospodarstva v drugi polovici leta 2010, pričakujemo, da bomo takrat prepeljali več tovora kakor v prvi polovici leta, in sicer naj bi bilo razmerje 47,3 : 52,7 odstotka. Letos načrtujemo, da bomo prepeljali 15,1 milijona ton tovora oziroma 3,3 odstotka več kakor lani in da bomo opravili 3.126 milijonov netotonskih kilometrov oziroma 4,8 odstotka več kakor lani.

Načrtovane dejavnosti

Da bi dosegli letošnje cilje poslovanja, načrtujemo naslednje dejavnosti: usposabljanje prodajnega tima, širitev poslovanja na področje celostne logistične storitve, usmerjanje k potrebam kupcev, povezovanje s ključnimi partnerji, povečevanje dejavnosti v tujini in širitev na nove trge v regiji Jugovzhodne Evrope, razvoj sodobnega logističnega terminala Moste, optimizacija

Foto: Miško Kranjec



procesov poslovanja in povečevanje produktivnosti ter racionalizacija materialnih stroškov.

Letos nameravamo vzpostaviti transportno povezavo Slovenije s trgi **Češke, Slovaške in Poljske**. Čedalje pomembnejši trg, na katerem nameravamo pridobiti nove posle, postajajo države **Balkana**. Tako nameravamo že letos povečati tržne dejavnosti v Romuniji in Bolgariji, pripravljamo pa tudi nove sporazume o sodelovanju z železnicami Hrvaške, Srbije, pa tudi Bosne in Makedonije. Po tej poti bomo postali najpomembnejši prevoznik v Jugovzhodni Evropi ter zagotavljali tranzitne povezave med Srednjo Evropo in trgi Balkana, pa tudi Turčije in nekaterih drugih azijskih držav.

Februarja letos smo odprli naše šesto predstavništvo v tujini, in sicer v **Pragi**. Na Češko in z nje smo lani prepeljali 608.000 ton blaga, predvsem za potrebe jeklarske, kemične in avtomobilske industrije. Z ustanovitvijo predstavništva v Pragi širimo naše prodajno omrežje na ključne trge in pospešujemo internacionalizacijo poslovanja. Še letos bomo odprli tudi predstavništvo v Bolgariji.

Ocena letošnjih januarских rezultatov

Januarja letos smo, po oceni, prepeljali 1,192 milijona ton tovora in opravili

262 milijonov netotonskih kilometrov. V primerjavi z lanskim januarjem smo prepeljali za 7,8 odstotka več blaga in opravili za 8,7 odstotka več dela.

Peter Kodre

Vleka

V poslovni enoti vleka smo novembra lani sklenili nabavo dvanajstih novih večsistemskih lokomotiv vrste 541. Lokomotive vozijo v rednem železniškem prometu na progah SŽ, ÖBB in DB. V sodelovanju z nemškim železniškim prevoznikom Lokomotion so lokomotive v rednem turnusu vlakov med Ljubljano in Münchnom ter med Ljubljano in Bischofshofnom. Vozijo tudi na drugih progah, vse do Mannheima, Brennerja in drugod.

V okviru projekta izmenjave lokomotiv z Avstrijskimi železnicami smo z lokomotivami SŽ 541, ki vozijo na progah v Avstriji, in z lokomotivami ÖBB 1216, ki vozijo v Sloveniji, opravili 830 tisoč vlakovnih kilometrov in uspešno pokrivamo strošek 500 tisoč evrov na letni ravni, ki bi sicer bil v korist ÖBB. Navedene lokomotive so od začetka projekta skupaj opravile že več kakor 3,3 milijona vlakovnih kilometrov.

Boštjan Miklavčič

Vodenje prometa

Lani smo se v Poslovni enoti vodenje prometa spoprijeli s številnimi izzivi in spremembami. Na podlagi zakonodaje je bilo treba razmejiti funkcije upravljavca in prevoznika znotraj enovitega podjetja. Obenem je bilo treba v osnovni dejavnosti zagotoviti varno in nemoteno odvijanje železniškega prometa ter izvajanje predpisane tehnologije na postajah in drugih službenih mestih Slovenskih železnic.

Slovenske železnice kot upravljavec javne železniške infrastrukture so na podlage določil Direktive Evropskega parlamenta in Sveta št. 2001/14/ES prikrajšane za funkcijo dodeljevalnega organa, ki skrbi za trženje in dodelitev vlakovnih poti, ki jo opravlja Agencija za železniški promet. Zato se je bilo treba prilagoditi in odzvati na spremembo v načinu poslovanja in obvladovanja stanja v novih razmerah. Poslovanje smo posodobili z novo elektronsko naročilnico vlakovnih poti, ki rabi za naročanje in odpoved vlakovnih poti ter prevoznikom oziroma proslcem omogoča 24-urno naročanje ali odpovedovanje naročila. Naročilnica omogoča AŽP in posredno tudi upravljavcu dodelitev oziroma razdelitev že dodeljenih vlakovnih poti v predpisanih rokih.

Skupaj s področjem za informatiko je bil lani razvit in udejanjen računalniški sistem za pobiranje uporabnine, ki za opravljene vožnje vlakov omogoča transparenten prikaz stroškov uporabnine po metodologiji iz Programa omrežja.



Foto: Miško Kranjec

Prav zdaj testiramo novi računalniški sistem za prikaz elektronskega grafikona prometa vlakov, ki bo na podlagi potreb in naročil proslcev oziroma prevoznikov in načrta prometa vlakov izvršilnim železniškim delavcem upravljavca omogočal prikaz dnevnega grafikona prometa vlakov.

Letos se bodo končala dela pri projektu posodobitve signalnovarnostnih naprav na progah Ljubljana–Sežana–državna meja, Divača–Koper in Pragersko–Središče–državna meja. Na teh progah načrtujemo uvedbo daljinskega vodenje prometa z novimi elektronskimi signalnovarnostnimi napravami iz centrov vodenja prometa, s čimer bomo lahko sledili zmanjševanju stroškov dela za dejavnost vodenja prometa.

Janko Pavlič

Centralne delavnice

Tudi v SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana, d. o. o., smo močno občutili zmanjšanje naročil naših stalnih kupcev. Zato smo se usmerili v intenzivno iskanje novih potencialnih kupcev in povečanje prodaje na novih tujih trgih, prisiljeni pa smo bili tudi uvesti ukrepe za zniževanje vseh vrst stroškov. Prvi rezultati so tu. Družba je lani ustvarila dobiček v višini 16.400 evrov.

Ena izmed smernic naše poslovne strategije družbe je povečanje prihodkov iz naslova novih proizvodov in storitev, ki prinašajo višjo dodano vrednost. V Proizvodnji Dobova smo za zahtevnejše rekonstrukcije tovornih vagonov postavili laserski rezalnik za razrez pločevine. Ta pridobitev nam bo omogočila, da bomo lahko na eni strani ponudili novo celovito rešitev našim partnerjem ter na drugi strani lažje in kakovostneje sami izvedli celotni projekt. V Proizvodnji Ptuj pa bo v kratkem dana v upravljanje lakirna komora, s katero bomo dvignili kakovost naših storitev ob zagotavljanju vseh ekoloških kriterijev.

Naše glavno vodilo pri uresničevanju poslovnega načrta za letošnje leto je zagotavljanje stabilnega gospodarjenja družbe in optimiranje poslovnih procesov. Trudili se bomo razvijati naše temeljne vrednote podjetja, skrbeti za razvoj in socialno varnost vseh zaposlenih ter hkrati skušali biti dovolj drzni, da si bomo upali sprejemati nove razvojne in strateške odločitve, za naš boljši jutri. Kljub manjšemu obsegu dela za Slovenske železnice

bodo Centralne delavnice s prihodki na tujih trgih tudi letos ustvarile pozitivno poslovanje.

Igor Debevec

Železniško gradbeno podjetje

Kljub recesiji in izpadu nekaterih že potrjenih projektov je bilo leto 2009 za Železniško gradbeno podjetje uspešno. Ustvarili smo sicer manj prihodkov od načrtovanih, saj so se večji projekti, katerih izvedbo smo načrtovali leta 2009, podaljšali v leto 2010. Vrednost načrtovanih in izpadlih del je znašala več kakor 17 milijonov evrov, v dobršni meri smo jih nadomestili z drugimi.

V segmentu naložb smo konec leta 2009 podpisali dve nabavni pogodbi za nabavo težke motorne drezine in stroja za smerno in višinsko uravnavanje tira. Nakup omenjenih strojev je za družbo izrednega pomena, saj bomo samo z novo mehanizacijo lahko uspešno konkurirali drugim gradbenim podjetjem, ki se pripravljajo in čakajo nove gradbene projekte na investicijah v železniško infrastrukturo. Leto smo končali s 43.490.188 evri prihodkov od prodaje oziroma 3.309.935 evri čistega dobička.

V letu 2010 načrtujemo 55 milijonov evrov prihodkov. Zavedamo se izredno ambicioznega poslovnega načrta, saj bo po napovedih letos v gradbeništvu še manj dela in s tem posledično večje likvidnostne težave, več nezaposlenih in bistveno težja konkurenca in boj za pridobivanje del na slovenskem trgu. Naša vizija ostaja enaka, želimo ostati vodilno slovensko podjetje za gradnjo, inženiring in vodenje železniških izvedbenih projektov s širjenjem na druga področja gradbene operative.

Za letošnje leto smo si zadali naslednje cilje:

- povečati prihodke iz prodaje;
- na področju stroškov ohraniti enake cene podizvajalcev in z boljšo likvidnostjo zmanjšati stroške financiranja;
- prevetriti delovne procese, jih informatizirati in izboljšati medsebojno komunikacijo ter končati reorganizacijo;
- povečati strojno opremljenost in tako zmanjšati stroške in odvisnost od svojih podizvajalcev;
- na kadrovskem področju spoštovati načelo: učenje je rast;

- povečati prepoznavnost družbe;
- uvesti notranji kontroling in tako še izboljšati notranje procese.

Zavedamo se, da bomo samo vsi skupaj zmogli uspešno izpolniti vse zastavljene cilje. Ponosni smo, da smo del skupine Slovenske železnice, in prepričani, da vsi skupaj lahko zmoremo več.

Nada Drobne Popovič

Prometni institut Ljubljana

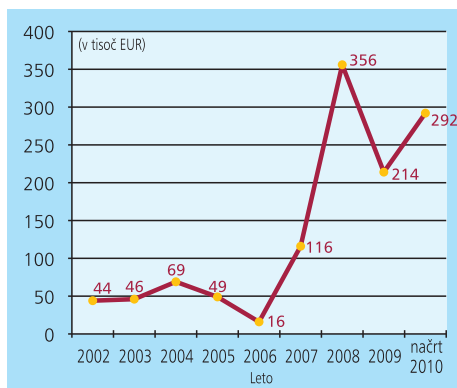
Prometni institut Ljubljana, d. o. o., (v nadaljevanju PI) je raziskovalno-razvojna organizacija z več kakor 40-letno tradicijo, katere ustanovitelj in lastnik so Slovenske železnice, d. o. o. Raziskovalno-razvojne projekte izvajamo za vse vrste prometa na domačem trgu in v mednarodnem okolju. Smo člani Inženirske zbornice Slovenije in imamo v skladu z Javno agencijo za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije – ARRS – organizirano raziskovalno skupino Prometnega instituta.

Temeljna dejavnost PI je strokovno in raziskovalno-razvojno delo na področju prometa v najširšem pomenu besede, s

poudarkom na železniškem prometu, ki obsega predvsem raziskave na področju tehnologije prometa, prometne infrastrukture in informacijske tehnologije, ekonomske in pravne raziskave ter področje investicijske dokumentacije.

Tudi lani je PI **posloval z dobičkom**. Končali smo veliko strateško pomembnih projektov, predvsem za naša največja naročnika, Direkcijo RS za vodenje investicij v JŽI in Slovenske železnice, d. o. o.

Čisti dobiček PI v obdobju 2002–2010



Vir: interni vir.

Leta 2010 načrtujemo nadaljnji razvoj tesnih poslovnih odnosov s ključnima skupinama naročnikov PI, ki sta Slovenske železnice, d. o. o., in skupina MzP-DŽI-AŽP. Ohranili bomo poslovanje z naročniki zunaj Slovenije – na tem ciljnem trgu smo prisotni že daljše obdobje. Gre zlasti za sodelovanje v okviru ciljev kohezijske politike Evropske skupnosti v navedenem obdobju. Namen teritorialnega sodelovanja je krepitev sodelovanja na čezmejnem, medregionalnem in transnacionalnem področju. Dejavnosti v obliki raziskovalno-razvojnih projektov se bodo financirale iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. V pomenu transnacionalnega sodelovanja slovenski partnerji sodelujemo v naslednjih štirih programih: Območje Alp, Srednja Evropa, Jugovzhodna Evropa in Mediteran. Letos bomo tudi še naprej razvijali tesnejše sodelovanje z oddelkom za promet Fakultete za gradbeništvo, s Fakulteto za logistiko, obe iz Univerze v Mariboru, s Fakulteto za pomorstvo in promet iz Univerze v Ljubljani ter z drugimi univerzitetnimi institucijami s področja prometa v Sloveniji.

Tržno uspešnost PI bomo gradili predvsem na strokovnem razvoju zaposlenih, na sistemu stalnega procesa izobraževanja, vodenju sistema stimulativnega nagrajevanja projektnega dela in vodenju procesa stal-

nega inoviranja v okviru raziskovalno-razvojnega procesa dela.

Potencialno tveganje bomo v PI zmanjšali na najnižjo možno mero predvsem z rednim spremljanjem dogajanja na trgu in s takojšnjimi odločitvami glede ukrepov za rešitev problemov trenutne situacije.

dr. Momo Šarenac, direktor

Železniška tiskarna

Leta 2009 je Železniška tiskarna poslovala uspešno in v skladu s cilji. Skupni poslovni prihodki so znašali 519.218 evrov oziroma 6,05 odstotka več od načrtovanih, skupni poslovni odhodki pa so znašali 515.512 evrov oziroma 6 odstotkov več od načrtovanih. Po upoštevanju finančnih in drugih prihodkov in odhodkov ter odloženih davkov je bil ustvarjen čisti dobiček v višini 4.647 evrov, načrtovan pa je bil v višini 653 evrov. Leta 2010 tudi načrtujemo pozitivni poslovni izid.

Za poslovno leto 2009 je bilo značilno neenakomerno izvajanje procesov dela, proizvodnja je bila manjša v prvi polovici leta, povečana pa je bila junija, julija, avgusta, novembra in decembra. Največji tržni delež pomenijo naročila za tisk in izdelavo izdelkov za Slovenske železnice; delež prihodkov s strani matične družbe je bil 89,65 odstotka. Delež prihodkov od hčerinskih podjetij Slovenskih železnic je bil 3,79 odstotka. Prihodki, ustvarjeni z naročili zunanjih naročnikov, pa so znašali 6,56 odstotka. Stroški materiala in surovin so bili za 0,86 odstotka večji od načrtovanih; stroški dela pa za 4,91 večji od načrtovanih.

Ugotavljamo, da na prezasičenem trgu grafičnih storitev gospodarijo zasebne tiskarne v organizacijskih oblikah samostojnih podjetnikov, ki so v številnih primerih milo rečeno »garažne tiskarne«, in poslujejo na popolnoma drugih principih poslovanja (družinska podjetja, študentska dela, dela po pogodbi z upokojenci ...).

Lani smo nabavili znašalno šivalni stroj v oddelku knjigovoznice, s katerim lahko strojno izdelujemo edicije voznorednih knjižic in revijalnega tiska – Ekspres novice, Nova proga, Sopotnik in druge mehko vezane brošure.

Janez Brezovar, direktor



Foto: Zan Karol

RIMC 2010

Enajstega in dvanajstega januarja je v Ljubljani, v Stekleni dvorani upravne stavbe SZ na Kolodvorski 11, potekal 4. mednarodni znanstveni in strokovni kongres upravljavcev železniške infrastrukture, ki je bolj poznan pod imenom RIMC. Moto letošnjega kongresa je bil: Trajnostni železniški sistem – izziv za bodočnost.

Dva dni zanimivih predavanj in predstavitev, predavatelji iz akademskih, poslovnih in državnih krogov, vsi z zelo dobrim poznavanjem železniškega sektorja, veliko možnosti neformalnega druženja in izmenjave mnenj, velik obisk ter ne nazadnje navzočnost ministra za promet, ki je odprl kongres, so v enem stavku povedano glavne značilnosti dogodka. In morda še eno sporočilo, ki ga kaže omeniti takoj na začetku: čas je za železnice!, kar je bila nekako tudi vodilna misel nagovora ministra dr. Patricka Vlačiča. Njegovo zagotovilo, da je v prihodnjih letih v državnem proračunu načrtovana rast sredstev za razvoj železniške infrastrukture, tako naj bi sredstva leta 2011 znašala 0,83 BDP, je dovolj zgovorno.

Čeprav je kongres formalno namenjen upravljavcem že-

lezniške infrastrukture, pa je bilo jasno nakazano, da je železniški sektor precej več kakor samo infrastruktura in z njo povezan upravljavec le-te. Tako so že prva predavanja, ki so jih imeli Thomas Kaufman, predstavnik DG Trena, Michael Robson, predstavnik Evropskega združenja upravljavcev (EIM), in Johannes Ludewig, direktor CER-a, postavila vsebine na širše temelje. V svojih predavanjih so se sicer osredotočili na formalna izhodišča organizacije železnic, kot izhajajo iz evropskih direktiv, predstavili so različne modele organiziranosti v Evropi in praktične izkušnje, vendar niso šli mimo dejstva, da je železnica večplasten in kompleksen sistem, ki ima dejansko širši pomen za celotno narodno gospodarstvo.

Kongres seveda ni prinesel samo pozitivnih pogledov, temveč tudi kritične ugotovitve. Padec prepeljanega tovora v tovrnem prometu je v vsej Evropi dejstvo. Obseg upada prometa ni bistveno različen med državami in se giba okrog 25 odstotkov. Vendar se tudi v tej težavi lahko najdejo pozitivne vsebine, saj zmanjšani obseg prometa odpira večje možnosti za nemoteno izvajanje obnov

in nadgrajenij obstoječe infrastrukture, in to dejstvo kaže kar najbolj izrabiti. Vse, kar je potrebno pri tem, so sredstva, in prav na tej točki je bilo na kongresu večkrat poudarjeno in argumentirano, da za bazične infrastrukturne investicije (na primer v zgornji in spodnji ustroj, signalnovarnostne naprave ipd.) ni realno pričakovati sredstev iz naslova javno zasebnih partnerstev. Sredstva morajo biti zagotovljena s strani države, pri čemer je treba imeti jasno izdelane vsebine investicij in njihove učinke. Učinkovitost izrabe vloženih sredstev je namreč ena od obstoječih pomanjkljivosti železniškega sistema. Hkrati pa se ne sme pri infrastrukturnih investicijah pozabiti na povezanost oziroma na osredotočenost na podporo produktom, ki jih želijo ponujati prevozniki – v tovrnem in potniškem prometu. Kot se je profesor dr. Mlinarič iz Univerze v Zagrebu slikovito izrazil – če bi imeli na voljo repesaž (repesaž v športu pomeni ponovno priložnost za izboljšanje rezultata), pa ga nimamo.

Vse izrečene ali samo nakazane misli in predloge s kongresa je težko zapisati, kaže pa vseeno omeniti še sklepni dogo-

dek kongresa, in sicer okroglo mizo z naslovom Financiranje izvajanja projektov javne železniške infrastrukture. Sodelujoči – dr. Andrej Godec, dr. Maks Tajnikar, dr. Tomislav Mlinarič, Marjan Zaletelj, Blaž Miklavčič in moderator Jože Bonča – so zelo odprto polemizirali glede vprašanj, kot so: iz katerih virov zagotoviti sredstva za investicije; koliko nas poslovno (v smislu izgube tovorov) ogrožata naša počasnost in zaostajanje pri investicijah glede na investicijsko bolj intenzivne sosodne države; premalo poudarjen pomen železnic z vidika ekoloških in okoljskih vprašanj in s tem povezanimi državnimi ukrepi na drugih transportnih področjih; katere investicije so najpomembnejše in kakšen je njihov minimalni finančni obseg. Če bi okrogla miza izzvenela v popolnem soglasju, bi to pomenilo odsotnost nujne notranje napetosti, ki je gonilna sila vsakega razvoja. Hkrati pa bi tudi pomenilo, da se na železniškem področju v prihodnje ne bo nič spremenilo. Tako pa lahko rečem, da tako okrogla miza kot tudi celoten kongres dajeta slutiti, da je res na vrsti železnica.

Posebni muzejski vlak popeljal 250 ameriških turistov



Muzejski vlak z lokomotivo 33.037 na viaduktu Branik na poti iz Nove Gorice.

Skupina 250 ameriških turistov se je 14. oktobra peljala s posebnim muzejskim vlakom Slovenskih železnic v organizaciji ABC Europcar. Na poti od Divače do Nove Gorice se je vlak ustavil v Štanjelu, v Novi Gorici pa so si turisti v petih urah ogledali krajevne znamenitosti in imeli kosilo. Nostalgijo starih časov in občutek, kakšno je bilo potovanje z vlakom pred sto leti, so pričarali »vojaki« v uniformah iz leta 1915 in potniki v oblačilih iz istega obdobja.

David Collier



Potniki v oblačilih iz leta 1915 čakajo na prihod muzejskega vlaka v Divači.

Kurenti so obiskali Slovenske železnice

Kurenti so tradicionalno ne- ločljiv del pustnega obdobja. Prihod petindvajsetih kurentov v upravno stavbo našega podjetja je 9. februarja na ves glas naznanil približevanje pustnega časa. Vesele kurante iz Destrnika, med katerimi je devet železničarjev, sta v imenu sodelavcev Slovenskih železnic sprejela generalni direktor Goran Brankovič in delavski direktor Albert Pavlič.

Kurenti so Brankoviču predali ježevko in zaželeli Slovenskim železnicam in poslovodstvu veliko uspehov. Brankovič je ob tem povedal, da upa, da bodo kurenti prinesli srečo in odgnali negativno energijo, ki se je dolgo širila na naših tirih. Skupaj so nazdravili prihajajoči pomladi in si zaželeli čim več prijetnih trenutkov do naslednjega leta, ko bodo kurenti prav gotovo spet dobrodošli gostje.



Kurenti sta sprejela generalni direktor Goran Brankovič in delavski direktor Albert Pavlič.

Božično-novoletni koncert Godbe SŽ

Na božično-novoletni koncert v Radečah 2. januarja se je Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta predstavila z ameriško glasbo, z dirigentom Francijem Lipovškom, vedno nasmejana Nuško Drašček in Janezom Krivcem. Koncerta so se udeležili tudi direktor Slovenskih železnic Goran Brankovič, delavski direktor Albert Pavlič in drugi vodstveni delavci Slovenskih železnic.



Železničarsko kulturno umetniško društvo

TINE ROŽANC

Kolodvorska ulica 11
1506 LJUBLJANA
SLOVENIJA

Vabilo na slavnostni koncert

Ob praznovanju 90-letnice delovanja

Železničarskega kulturno umetniškega društva Tine Rožanc

vas vljudno vabimo na slavnostni koncert, ki bo v soboto, 13. marca, ob 19.30, v Gallusovi dvorani Cankarjevega doma.

Rožanci praznujemo letos 90-letnico delovanja. Visoki jubilej bomo zaznamovali s slavnostnim koncertom *Zapiskaj in zapoj*, pod častnim pokroviteljstvom predsednika Republike Slovenije dr. Danila Türka. Ob tej priložnosti Zveza kulturnih društev Ljubljana društvu podeljuje častno priznanje ZKD Ljubljana.

Nastopili bodo:

- folklorna skupina (tri generacije plesalcev, tamburaški in narodni orkester),
- likovna skupina,
- mešani pevski zbor Cantate Nobiscum,
- plesna skupine Eve,
- glasbeni skupini Katanija in Klapa Lavanda.

ŽKUD Tine Rožanc šteje več kakor dvesto članov vseh starostnih skupin ter združuje veliko nekdanjih in sedanjih sodelavcev Slovenskih železnic. Člani vadimo in nastopamo ljubiteljsko, ker si želimo, da se tudi z našo dejavnostjo ohranja slovensko kulturno izročilo.

Ljubitelji glasbe, plesa in petja, pristrčno vabljeni!

Vstopnice in informacije

Mojca Gruden, tel. 01/29 14 438 ali 031/247 303

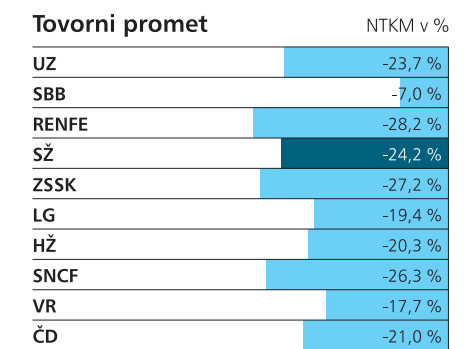
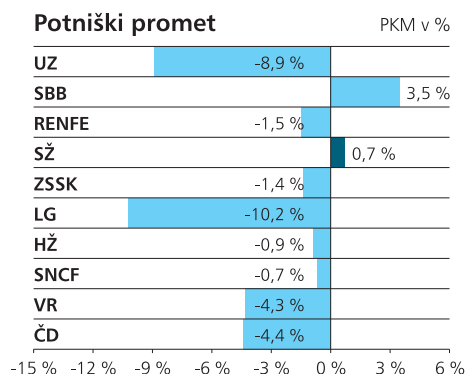
Helena Mlakar, tel. 01/29 14 203

Več informacij najdete na spletni strani

<http://www.kud-tinerozanc.si>

Obseg dela evropskih železnic

2009/2008

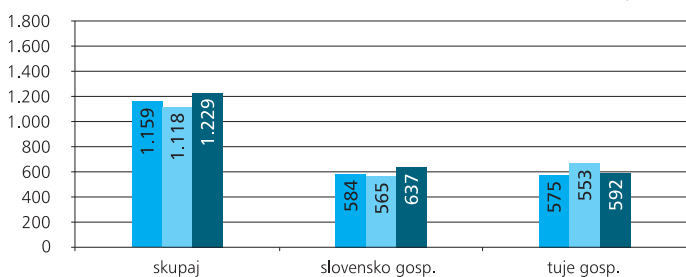


Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Tovorni promet Slovenskih železnic

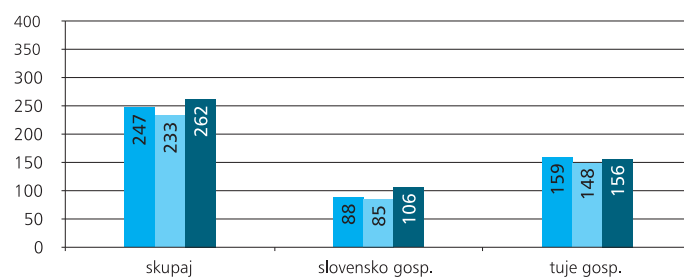
Prepeljano blago

v 000 ton



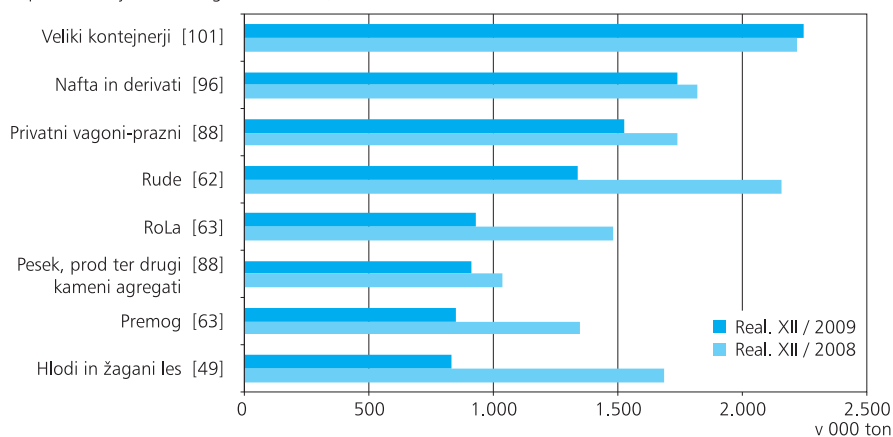
Opravljenno delo

v mio NTKM



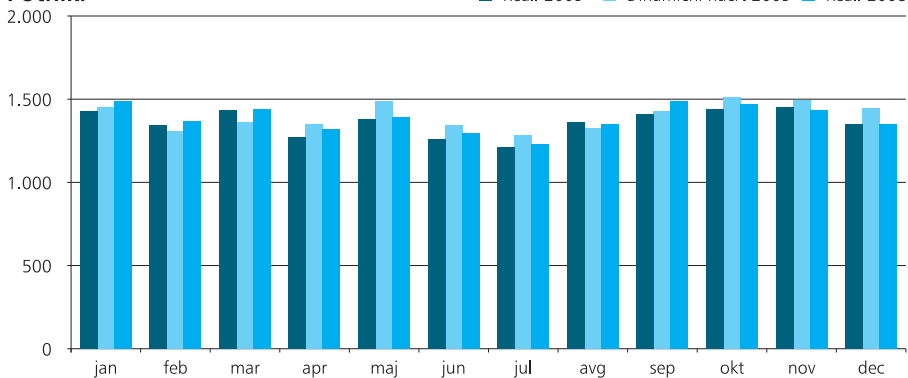
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)

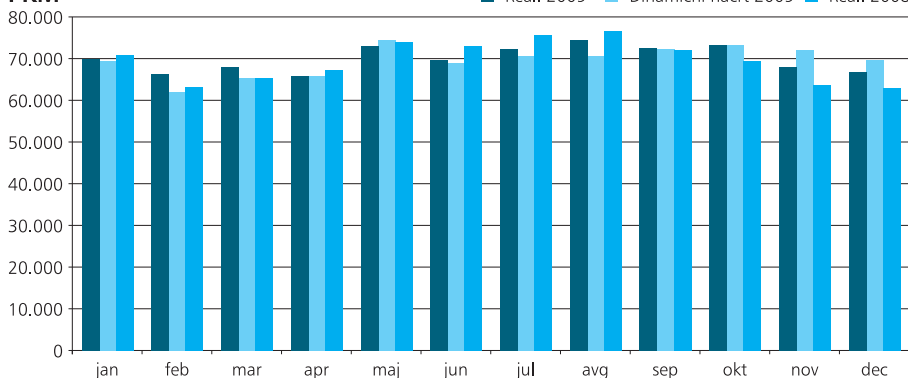


Potniški promet Slovenskih železnic

Potniki



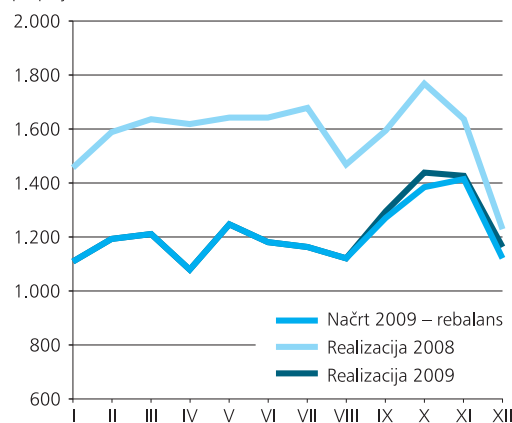
PKM



2009 – ocena za mednarodni promet

Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Stres na delovnem mestu

Živimo v času, ko nas tempo življenja sili k čedalje večji učinkovitosti, popolnosti, uspešnosti, maksimalni sposobnosti in usposobljenosti za delo in pred nas postavlja zahteve po celostnemu znanju in izkušnjah. Delovno okolje se z uvedbo globalne ekonomije in novih tehnologij neprestano spreminja in tako postaja čedalje bolj psihično in umsko zahtevno, s tem pa postaja delo tudi čedalje bolj stresno. Od človeka se zahteva čedalje več, tako na delovnem področju kot v medsebojnih odnosih.

Gospodarska kriza, posebno še v zadnjem letu, vpliva na zmanjšanje zaposlovanja predvsem mladih. Zaposleni nemalokrat ob vsem tem, kar je gospodarska kriza, občutijo strah pred izgubo zaposlitve. Število brezposelnih se povečuje. Mnogi se sprašujejo, kako sploh preživeti z minimalnimi osebnimi dohodki? Tudi na Slovenskih železnica smo doživeli še en ukrep začasnega čakanja na delo, kar za mnoge pomeni veliko negotovost in psihično ter čustveno obremenitev v že tako negotovih časih. Lahko rečemo, da je zaradi časa, v katerem živimo, in načina življenja, postal stres naš vsakdanji spremljevalec. Ob tem pa se tudi sprašujemo, kaj narediti, da bi ga s skupnimi moči lahko zmanjšali?

Stres – zdravstveni problem in strošek

Doživetja preobremenjenosti močno vplivajo na zdravje človeka in na njegovo splošno počutje. Po različnih podatkih je kar 70 do 80 odstotkov vseh obiskov pri zdravniku zaradi bolezni, ki so povezane z doživetji preobremenjenosti oziroma stresa pri delu.

Petnajst članic Evropske skupnosti je že pred leti ugotavljalo, da so doživetja preobremenjenosti pri delu in z njim povezani psihični problemi, drugi najpomembnejši zdr-

vstveni problem. Ta vsako leto prizadene prek 40 milijonov zaposlenih, kar pomeni vsakega tretjega delavca, in povzroči za prek 20 milijard evrov škode zaradi odsotnosti z dela in stroškov zdravljenja. Od 50 do 60 odstotkov izgub delovnih dni je posledica doživetja stresa.

Ti podatki nazorno kažejo, da bi bilo treba nameniti več pozornosti obvladovanju in boju proti stresu. Zmanjševanje stresa pri delu bi zagotovo vodilo k večji učinkovitosti in izboljšanju varnosti in zdravja pri delu. Posledično pa bi bili vidni rezultati tudi na ekonomski in socialni plati podjetja, delavca in družbe.

Stres povzroča stroške in posledice tako posamezniku, organizaciji, kakor tudi družbi. Pri posamezniku se kaže predvsem v njegovem zdravju (počutju,

fizičnem videzu, doživljanju manjših prihodkov in stroških zdravljenja. Pogoste odsotnosti z dela zaradi bolniške odsotnosti pa lahko vplivajo na izgubo delovnega mesta. Organizacija ima izgube zaradi stroškov absentizma, prezgodnjih upokojitev, nadomeščanja, upada storilnosti, kreativnosti in konkurenčnosti. Iz teh podatkov pa je jasno, da ima stroške zaradi stresa tudi država (stroški zdravljenja, absentizma, prezgodnje upokojitve). Nekateri ocenjujejo te stroške med 0,5 do celo 3 odstotke BDP.

Stres zamaje posameznikovo psihofizično ravnesje

Doživetje preobremenjenosti ali stres lahko sprožijo stresorji, to so pozitivni in negativni dogodki, stvari, osebe ali situacije, ki v posamezniku porušijo psihofizično ravnesje. Za večino ljudi običajno pomeni stres nekaj slabega, takrat govorimo o negativnem stresu. Vendar obstaja tudi pozitivni stres, ko nas situacija ali dogodek prijetno in vznemirljivo »spodbudi« k ustvarjalnosti. Kadar teče človekovo življenje brez večjih ovir in zapletov, se lahko zgo-



Foto: dreamstime.com

di, da postane takšno življenje en velik stres zaradi monotoničnosti, in takrat je dobrodošel pozitiven učinek stresa, ki mu pomaga »popestriti« dolgočasno življenje. Takrat lahko postane stres celo nekakšen užitek.

Kako bo človek doživel dejavnike stresa, in kako se bo nanje odzval, je odvisno od posameznika, od njegovega dojemanja zahtev na eni, in pa od ocene lastnih sposobnosti za obvladovanje določene naloge ali situacije na drugi strani. Človek doživlja stres, kadar čuti, da je naloga (pa tudi težava, problem, s katerim se sreča), ki se od njega pričakuje, zahtevnejša od njegovih sposobnosti. Doživljanje je torej odvisno od posameznikove osebnosti, njegovih izkušenj, življenjske energije, okoliščin, v katerih situacije nastajajo, življenjske naravnosti, njegove samopodobe, izobraženosti, kakor tudi od kakovosti medsebojnih odnosov, ki jih ima s svojimi bližnjimi. Na doživetje in intenziteto stresa pa bistveno vpliva način soočanja in reševanja nastale situacije.

Kako se človek odziva na stresne situacije?

Stres ni stanje v okolju, temveč v naši zavesti. Je izjemno močno čustveno stanje, ki, prek številnih fizioloških dogajanj v telesu, sproži reakcijo celotnega telesa in duševnosti na situacijo, ki jo človek zaznava kot



Foto: dreamstime.com

ogrožajočo. Stres je torej reakcija organizma. Gre za temeljno biološko prilagoditev, ki je človeku že od nekdaj omogočala preživetje, in je zato nekaj dobrega.

V ogroženosti telo sproži stresno reakcijo, ki pomaga organizmu v nevarnosti, da se zaščiti. Kadar človek zazna neko nevarnost ali ogroženost, del možganov prek **vegetativnega** (nehotenega) živčevja vpliva na delovanje notranjih organov (srce, ožilje, prebavila itd.), in s tem omogoča telesu, da se pripravi in odzove na nevarno situacijo. Pri tem pa se blokirajo določene normalne dejavnosti organizma (prebava, spolne reakcije, socialna občutljivost ipd.).

Po drugi strani pa del možganov (**hipotalamus**) vpliva na povečano izločanje hormonov **hipofize**, ki vplivajo na izločanje hormonov (**adrenalina**, **noradrenalina**, **kortizola**) drugih žlez (**nadledvične žleze**, **ščitnice**) in s tem na celice organizma. Hormoni vplivajo na razgradnjo sladkorja, maščob, beljakovin, da se tako sprosti energija, potrebna za akcijo, ki jo imenujemo »**boj ali pobeg**«. Po zaznavi končane ogroženosti pa nam omogočajo ponovno vzpostavitev kemičnega ravnovesja v organizmu.

V človeku, ki je dolgotrajno izpostavljen stresnim obremenitvam dela ali doživlja preobremenjenost, se kopičijo stresni hormoni, ki ohranjajo celoten organizem za akcijo »**boj ali pobeg**«. Ti nakopičeni hormoni v celotnem organizmu rušijo psihofizično ravnovesje, ki vpliva na stalno notranjo napetost, vznemirjenost, utrujenost, občutek strahu, ogroženosti, mišične napetosti ipd. Stresni hormoni vplivajo tudi na možgane, zaradi česar se zmanjšajo človekove sposobnosti za pomnjenje, pojavljajo pa se motnje spomina. Daljša izpostavljenost stresni situaciji vpliva na raztre-

senost in manjšo učinkovitost pri delu, na ogroženo varnost in zdravje ljudi, kakor tudi na večje tveganje za poškodbe pri delu.

Simptomi stresa

Simptomi stresa se kažejo na **individualni** in **organizacijski** ravni. Za **individualno** raven so najbolj značilna štiri področja, ki so med sabo prepletena. Na ravni **misli** človek razmišlja, da nečesa ne zmore; razmišlja, zakaj se to dogaja ravno njemu, misli, da so se vsi spravili na njega; čuti, da je vsega preveč, da ne bo zmogel; slabo se počuti ipd. Na **telesni** ravni čuti mrzle in potne dlani, pospešeno bitje srca, glavobol, napetost v prsnem košu in bolečine v predelu srca, prebavne motnje, težave z dihanjem in napetost mišic. Na **čustveni** ravni doživlja potrtost, napetost, je pretirano občutljiv in razdražen. V **vedenju** se kaže pomanjkanje volje, utrujenosti, ima težave s spanjem, težave s pozornostjo in koncentracijo. Na **organizacijski** ravni pa se ti simptomi kažejo v povečanem absentizmu in fluktuaciji ter v konfliktih med vodstvom in zaposlenimi.

Dolgotrajna izpostavljenost grozečim situacijam ali stresorjem lahko vodi v različne motnje in zdravstvene težave, kot so na primer: prebavne motnje, motnje srca in ožilja, motnje dihal, motnje imunskega sistema in s tem na razvoj rakavih obolenj, migrene, depresije, motnje mišičnega sistema in duševne motnje. Odločilen dejavnik pri razvoju bolezni je čas trajanja stresa.

Viri stresa na delovnem mestu

Vsako delo ima svoje vire stresa. Na človekovo razpoloženje in duševnost vplivajo na primer **fizični dejavniki** kot so: hrup, svetloba, mraz, vro-

čina, **psihosocialni dejavniki**, kot so: priprava in organizacija dela, preobremenjenost z delom, odzemanje dela, neustrezno porazdeljeno delo, preveč ali premalo zahtevne naloge, neustrezno vodenje, trpinčenje na delovnem mestu ipd.

Z **organizacijskega vidika** so viri stresa dvoumnost vlog, konfliktnost vloge, kar pomeni, da delavec nima jasne slike o cilju dela, obsegu in odgovornosti svojega dela. Pomemben vir stresa so **odnosi na delovnem mestu** (odnosi do nadrejenih, podrejenih in sodelavcev). Pomembno je zaupanje, spoštovanje, sodelovanje in sposobnost ravnanja z ljudmi ter odgovornost.

Ne smemo pozabiti še enega pomembnega vira stresa – to je **razvoj kariere**. Vsak človek ima pričakovanja glede napredovanja, plače, varnosti zaposlitve. Če ta pričakovanja niso uresničena, delavec izgubi občutek pripadnosti, koristnosti in lastne vrednosti.

Naj omenimo še **organizacijsko strukturo** (možnost sodelovanja, stalna informiranost, ustrezen in pravočasen pretok informacij in komunikacija) in **kulturo podjetja** (vrednote, cilji, prepričanja in pričakovanja), kar predstavlja vir ustreznega obnašanja in reševanja problemov.

Kaj lahko naredi delodajalec za zmanjšanje posledic doživetij preobremenjenosti?

Ukrepi za preprečevanje, odpravljanje ali zmanjšanje posledic z delom povezanega stresa so različni. **Splošni ukrep** je lahko vpeljava celovite politike organizacije v zvezi z zmanjševanjem stresa na delovnem mestu. Z organizacijskega vidika je pomembno upravljanje in sporazumevanje, kar pomeni,

da so jasni cilji podjetja in vloge posameznika v podjetju. Pri tem mora biti zagotovljena zadostna podpora vodstva vsakemu posamezniku. Pomembno je tudi usposabljanje vodilnih delavcev za večjo osveščenost glede preobremenjenosti. Vodje morajo biti seznanjeni z mehanizmi stresa, prepoznavati simptome stresa in dejavnike stresa. Seznaniti se morajo tudi z ukrepi za njihovo odpravljanje. **Posebni ukrepi** so lahko osredotočeni na ugotavljanje vrste vzrokov stresa v organizaciji in na sprejem ukrepov za njihovo odpravo. Skupni cilj vseh teh ukrepov je zmanjšati ali preprečiti posledice doživetij preobremenjenosti.

Kaj lahko naredimo sami, da zmanjšamo vplive dejavnikov stresa?

Pogosto se dogaja, da so delavci zaradi slabe poučenosti premalo pozorni na simptome stresa in njihove posledice, ali pa simptome povezujejo z drugimi problemi.

Vplivom stresa se ne moremo izogniti. Lahko pa se naučimo stres obvladovati in z njim živeti tako, da ne škoduje našemu zdravju. Posameznik mora stresno situacijo najprej zaznati in se z njo soočiti. Glede na svoje sposobnosti in iz-



kušnje oceni resnost situacije, kar mu lahko pomaga, da išče in najde ustrezne rešitve. Na podlagi ugotovljenih možnosti se odloči in preide v aktivno reševanje, pri čemer mora sprejeti tudi posledice svojih odločitev.

S stresnimi situacijami se mora človek spopasti, se jim nekako prilagoditi in jih obvladati. To pa ne pomeni, da kloni pod težo neke situacije in ostane pasiven ali sprejme celo vlogo žrtve, temveč je dejaven kreator svojega življenja in življenjskih izzivov.

Nekateri ljudje se poskušajo iz stresne situacije rešiti na čim lažji način. Nekateri krivijo druge za svoj položaj, spet drugi želijo pred težavami pobegniti, jih zanikajo in potlačujejo. Bližnjice v takšnih primerih niso rešitev. Vse, česar človek ne reši, vedno privre na dan, ob drugih priložnostih, pogosto v še težji obliki. Učinki stresa so najhujši, kadar ne naredimo nič, da bi situacijo spremenili, ali sprejememo napačne odločitve.

Prvo, kar lahko naredimo sami, je to, da se seznanimo s problemom stresa. Naučiti se moramo prepoznavati simptome stresa. Pri tem nam je lahko v pomoč literatura, pomoč zdravnika, psihoterapevta, prijatelja. Drugo, vsak posameznik mora najprej začutiti željo po spremembi. Pogosto je treba spremeniti način življenja, in za to je potrebna želja. Nadalje je treba identificirati problem (stres, dejavnike stresa in stresne reakcije). Ugotoviti je treba, kateri je tisti, ki nas najbolj obremenjuje. Včasih je v pomoč pisanje dnevnika. Pomembno je pravo razmerje med delom in počitkom. Zato je potrebna struktura časa (dnevna, tedenska). Ne smemo pozabiti na redno in zmerno telesno dejavnost, ki je najpomembnejša tehnika boja proti stresu. Pri telesni dejavnosti »pokurimo« nakopičene

stresne hormone, ki so ostali v telesu neporabljeni in škodujejo zdravju. V pomoč so sprostitvene tehnike, relaksacije, meditacija in joga. Naučiti se moramo izogibati stresnim situacijam, zato je potrebno, da poskušamo predvideti stresne situacije, in sicer pri načrtovanju določenih predvidenih dogodkov. Tako imamo manj nepričakovanih in nepredvidenih preseženj. Pomemben je urejen življenjski slog (način življenja), kamor štejemo redno telesno dejavnost, zdravo prehrano in socialne dejavnosti (čas, posvečen družini in prijateljem). Pri tem je pomembna skrb za nego medsebojnih odnosov. Ne smemo pozabiti na ukvarjanje s hobiji. Včasih je potrebna vključitev v skupino za samopomoč, osebno rast ali za strokovno pomoč. Pri tem pa moramo opustiti uživanje poživil (kava, nikotin, alkohol), pomirjeval in uspaval.

Pregovor pravi, »Klin se s klinom zbija«! Podobno lahko rečemo tudi za stres. V stresni situaciji pomaga novi stres. V telesnih preobremenjenostih pomagajo psihične spodbude, kakor so pogovor, poslušanje prijetne glasbe, branje dobre knjige ipd. Ob psihičnih obremenitvah pa bomo vzpostavili ravnovesje s telesnimi obremenitvami, kot so telesne aktivnosti, sprehodi, plavanje ipd.

Če bomo v stiku sami s seboj in prisluhnili svojemu telesu, bomo lahko hitro prepoznavali doživljanje preobremenjenosti. Takrat bomo lahko tudi poskrbeli za pravočasno razbremenitev in vzpostavitev psihofizičnega ravnovesja ter tako poskrbeli za telesno in duševno zdravje. Pot iz stresa vodi vedno prek nas samih. Od nas je odvisno, ali se bomo odločili za drugačen, bolj zdrav način življenja, se naučili prepoznavati vzroke in simptome ter s tem obvladovanja dejavnikov stresa.

Zaposleni o stresu

Alenka Ščuka
sprevodnica, DE Postojna



Stres je stanje organizma, ko nas prevzamejo tegobe življenja, strah za preživetje ipd., in iz teh stisk ne vidimo rešitve. Vpliva na naše duševno počutje in v daljšem obdobju škoduje našemu psihičnemu in fizičnemu zdravju, zavira sposobnost dobro opravljati družinske in službene obveznosti. Trudim se, da bi bilo moje življenje čim bolj kakovostno in pestro, da najdem čas zase in za stvari, ki me veselijo. Ne dovolim, da bi me stres premagal in vplival na moje življenje.

Marija Habjan
strokovna sodelavka,
PE Vodenje prometa, Celje



Stres je spremljevalec našega vsakdana. V tem obdobju je še posebej občuten. Vsak drugače se spopadamo z njim, odvisno pač od tega, koliko imamo znanja, izkušenj, morda celo modrosti. Priznati moram, da me včasih kar ohromi. Še zlasti, če je posledica dogodkov, ki so zame pomembni in se me posebej globoko dotaknejo. V tem trenutku je to zame aktualna tema: ukrep čakanja na delo doma. Menim, da vsi, ki se s tem srečujemo, doživljamo podobno.

Kljub temu pa je treba iskati pozitivne plati življenja. Pri premagovanju stresa nam prav gotovo pomaga to, da smo čim bolj telesno dejavni in da počenjamo stvari, ki nas veselijo. Sama zelo rada hodim, planinarim, nabiram gobe in berem različno literaturo. Vse naštetje je že velikokrat preizkušeno in dobro deluje na naše počutje. Vsekakor pa so pomembni tudi iskreni prijatelji, ki ti pomagajo videti dogodke ali situacije še z druge plati.

Dejan Ban
tehnični strokovni delavec,
Oddelek za tehnično planiranje in logistiko



Stres? Zvesti spremljevalec od rojstva do smrti. Ko se pojavi kakšna težava in sem pod stresom, se je lotim reševati takoj. Ko jo razrešim, stres izgine, jaz pa se počutim bolj samozavestnega, bolj potrpežljivega, bolj izkušenega. Najpomembnejše se mi zdi, da se ob vsaki stresni situaciji odzovem čim prej in na pravi način, saj s tem skrajšam čas izpostavljenosti stresu. Drugače namreč ogrožam svoje zdravje, ki je zame neprecenljivo. Kako si še pomagam? Z zdravim načinom življenja, s preživljanjem prostega časa z družino in z ljudmi, ki so mi pri srcu, z ukvarjanjem s športom, z obiski v naravi ter z zaužitjem vsakodnevnega odmerka čokolade.

Piramida motivacijskih potreb zaposlenih in strank pri trženju

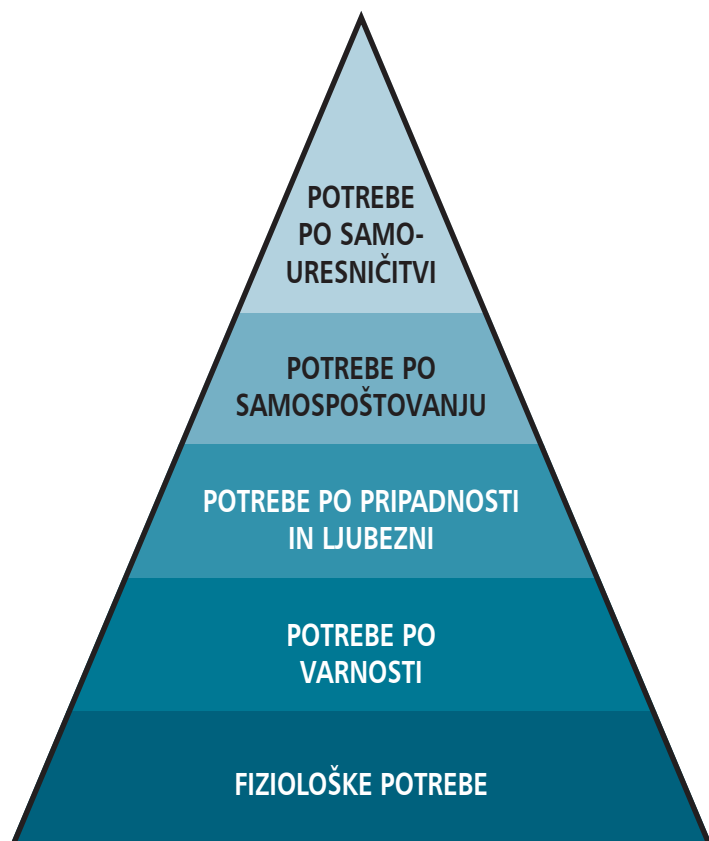
Dr. Ken Blanchard (http://en.wikipedia.org/wiki/Ken_Blanchard) je vrhunski mednarodni strokovnjak za vodenje ter avtor ali soavtor več kot tridesetih strokovnih knjižnih uspešnic. Njegova knjiga Enominutni vodja je bila prodana v 13 milijonih izvodov in prevedena v 37 svetovnih jezikov, tudi v slovenščino. Je »glavni duhovni vodja« (chief spiritual officer) družbe The Ken Blanchard Companies, ki se ukvarja z razvojem človeškega kapitala po vsem svetu. Dr. Blanchard v svoji knjigi z naslovom Nori na stranke (v angleškem izvirniku Customer mania!) na strani 88 vodstvom podjetij svetuje naslednje:

»Sodobno odlično vodenje sloni na domnevi, da je treba z ljudmi ravnati na pravičen način, kar pomeni, da jih, kolikor je mogoče, podpirate in spodbujate, da razvijejo svoj potencial. Če z zaposlenimi ravnate kot z zmagovalci, bodo ti s strankami ravnali, kot da so najpomembnejše na svetu. To je pristop, ki bo stranke spremenil v obnovele navijače, v blagajni pa vam bo tudi ves čas žvenketalo.«

In kdaj se bodo zaposleni počutili kot zmagovalci? Takrat, ko bodo izpolnjene vse njihove potrebe, kot jih navaja piramida motiva-

Piramida motivacijskih potreb po Maslowu

(Vir: Brian Tracy: VRHUNSKO VODENJE, 14. poglavje: Osnovni dejavniki motivacije.)



cijskih potreb, ki jo je že ob koncu štiridesetih let oblikoval znani ameriški psiholog ruskega rodu, Abraham Maslow. Fiziološke potrebe, potrebe po varnosti in potrebe po pripadnosti in ljubezni so primarne, in jih mora človek zadovoljiti najprej, da lahko napreduje. Potrebe po samospoštovanju in potrebe po samouresničitvi pa so sekundarne potrebe, ki so odločilnega pomena za motivacijo zaposlenih v delovnem okolju. V primerjavi s Sigmundom Freudom, ki je od konca 19. stoletja pa do poznih štiridesetih let 20. stoletja proučeval nesrečne ljudi, duševne bolnike, uničene osebnosti in ljudi s težavami, je Maslow proučeval zdrave, močne ljudi, ki so bili navdušeni nad življenjem, imeli so cilje, počutili so se odlično, imeli so daljšo življenjsko dobo, več so zaslužili, imeli so boljše življenje in uživali so spoštovanje soljudi. Piramido motivacijskih potreb po Maslowu lahko za boljše ponazoritev preoblikujemo v Piramido motivacijskih potreb zaposlenih (Tabela 1) in Piramido motivacijskih potreb strank (Tabela 2).

Tabela 1: **Piramida motivacijskih potreb zaposlenih**

(Vir: izpeljana iz Piramide motivacijskih potreb po Maslowu)

5. Zaposleni hodijo v službo, ker pri delu lahko zadovoljujejo svoje strokovne ter ustvarjalne in/ali umetniške ambicije, delodajalec pa jim zagotavlja temu primeren pravičen moralni in materialni status glede na njihovo strokovno usposobljenost, reference, ustvarjalnost in nadpovprečne dosežke pri delu. Delodajalec zaposlenim nenehno zagotavlja nove vrhunske strokovne in ustvarjalne delovne izzive ter temu primerno karierno napredovanje.

(Prispodoba počutja zaposlenega: zmagovalec, vitez)

4. Zaposleni hodijo v službo, ker pri delu lahko zadovoljujejo svoje strokovne ambicije, delodajalec pa jim zagotavlja temu primeren pravičen moralni in materialni status glede na njihovo strokovno usposobljenost, reference in dosežke pri delu.

(Prispodoba počutja zaposlenega: zvezda)

3. Zaposleni hodijo v službo, ker jih veseli delo s sodelavci in/ali strankami in/ali poslovnimi partnerji.

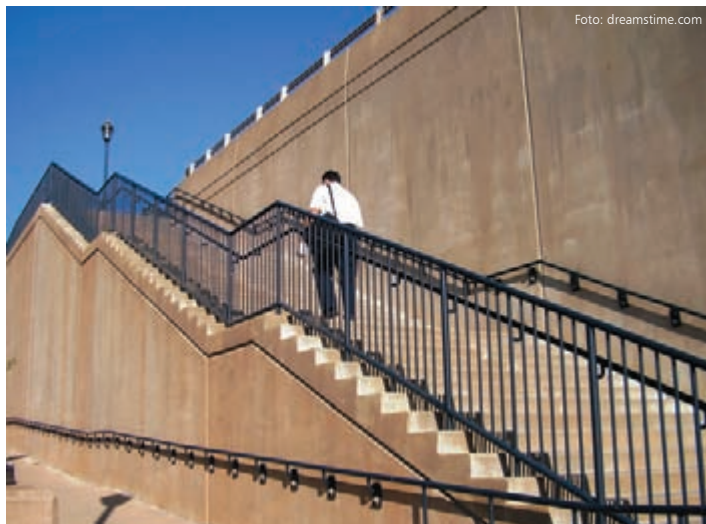
(Prispodoba počutja zaposlenega: član tima)

2. Zaposleni hodijo v službo zaradi občutka varnosti zaposlitve.

(Prispodoba počutja zaposlenega: član kolektiva)

1. Zaposleni hodijo v službo zaradi plače.

(Prispodoba počutja zaposlenega: poraženec, tlačan).



Pri tem lahko ugotovimo, da stopnja zadovoljevanja motivacijskih potreb zaposlenih (Tabela 1) določa stopnjo zadovoljevanja motivacijskih potreb strank (Tabela 2), stopnjo kulturne ravni podjetja, odnos podjetja do uporabnih predlogov in inovacij zaposlenih ter

zahtev strank in posledično uspešnost poslovanja celotnega podjetja. Zaposleni bodo torej delali z največjim veseljem in najuspešneje ter prinašali svojemu podjetju največji dobiček takrat, ko bo podjetje zadovoljevalo njihove potrebe po samouresničitvi (peta raven motivacijske piramide). Seveda pa morajo biti prej zadovoljene tudi vse potrebe zaposlenih s prvih štirih ravni piramide. Maslow je na podlagi svojih poznejših raziskav določil še dve ravni na vrhu motivacijske piramide: šesto Lepota in sedmo Radovednost in iskanje resnice.

Za konec navedimo še tri ključne ugotovitve dr. Kena Blancharda iz njegove, že omenjene knjige:

»Dobiček je nagrada, ki jo dobiš za skrb za stranke in za ustvarjanje delovnega okolja, ki bo motiviralo zaposlene.«

»Če zaposlenim vzamete veselje, ki ga čutijo takrat, ko sodelujejo pri določanju ciljev, in kasneje, ko jih uresničujejo, potem jim vzamete veselje do dela.«

»Če želite, da bi bili ljudje svojemu delu povsem predani, morate z njimi ravnati tako, kot da so največje bogastvo organizacije.«

Viri:

http://en.wikipedia.org/wiki/Ken_Blanchard

http://en.wikipedia.org/wiki/Abraham_Maslow

http://en.wikipedia.org/wiki/Brian_Tracy

Tabela 2: **Piramida motivacijskih potreb strank**

(Vir: izpeljana iz Piramide motivacijskih potreb po Maslowu)

5. Stranka se pelje z vlakom ali z drugim prevoznim sredstvom ponudnika zaradi potrebe po samouresničitvi: na primer, da med vožnjo ali v zvezi z vožnjo ustvari umetniško fotografijo.

(Prispodoba počutja stranke: kralj).

4. Stranka se pelje z vlakom ali z drugim prevoznim sredstvom ponudnika zaradi zagotavljanja občutka svojega visokega družbenega statusa – podobno kot pri vožnji z dragim avtomobilom.

(Prispodoba počutja stranke: grof)

3. Stranka se pelje z vlakom zaradi posebnega doživetja: na primer vožnja z muzejskim vlakom.

(Prispodoba počutja stranke: ljubitelj)

2. Stranka se pelje z vlakom zaradi nizke cene vozovnice.

(Prispodoba počutja stranke: varčevalec)

1. Stranka se pelje z vlakom zato, ker si finančno ne more privoščiti boljšega načina prevoza.

(Prispodoba počutja stranke: ujetnik)

Uspešnost poslovanja podjetja v odvisnosti od stopnje zadovoljenih motivacijskih potreb po Maslowu

(Vir: izpeljana iz Piramide motivacijskih potreb po Maslowu)



Prometna šola Maribor

V Mariboru na Studencih, kjer stoji lepo obnovljena lokomotiva, je na Preradovičevi 31 in 33 iz nekdanje Srednje železniške šole zrasel in se razvil **Zavod Prometna šola**, ki danes združuje Srednjo prometno šolo, Dijaški in študentski dom ter Višjo prometno šolo. Direktor Zavoda in ravnatelj Višje prometne šole je dr. Anton Pepevnik, ravnateljica Srednje prometne šole pa je prof. Mateja Turk. V **srednji šoli**, ki se konča s poklicno maturo, se trenutno izvajata dva programa: **logistični tehnik in tehnik varovanja**. Pripravlja pa se tudi tretji program, to je **prometnik in strojevodja**. S tem želimo obuditi tradicijo nekdanjega izobraževanja železničarjev ter Slovenskim železnicam ponuditi strokovni kader, ki se bo šolal štiri leta za poklica prometnik in strojevodja ter si s praktičnim delom pri delodajalcu, tudi Slovenskih železnicah, nabral izkušnje za delo. Prav tako se bodo štiri leta izobra-

ževali v podrobnejšem spoznavanju strokovnih predmetov s področja železniškega prometa. V sklopu Srednje prometne šole poteka tudi **izobraževanje odraslih**, ki je namenjeno kandidatom s končano IV. stopnjo izobraževanja in kandidatom z nedokončano V. stopnjo izobraževanja. Vsi programi izobraževanja in omogočajo kvalificirano zaposlitev, torej so namenjeni za usposabljanje za poklic, omogočajo pa tudi vertikalno izobraževanje, to je pripravo za nadaljnji študij.

V sklopu Zavoda se načrtuje tudi **šola vseživljenjskega učenja**, znotraj katere že deluje **avtošola**, ki je posebej ugodna za naše dijake. Nadaljnji razvoj Zavoda pa predvideva vključitev izobraževanja odraslih v šolo vseživljenjskega učenja, prav tako pa tudi **začetni tečaj slovenščine**, ki ga organizira Srednja šola.

Višja prometna šola izvaja tri študijske programe: **logistič-**

foto: Miško Kranjec



no inženirstvo, ekonomist ter varstvo okolja in komunala. Načini študija so: redni, izredni in študij na daljavo. V programu logistično inženirstvo je eden izmed modulov **železniški promet**. Diplomanti programa logistično inženirstvo si pridobijo naziv **inženir logistike**. Diplomanti Višje šole se prav tako usposabljaajo za po-

klic, saj svoje teoretično znanje dopolnjujejo z obvezno prakso v podjetjih, med drugim tudi na Slovenskih železnicah, ali pa nadaljujejo študij v visokih strokovnih programih.

Vodilni in zaposleni v Zavodu si zelo prizadevajo za kakovostno izobraževanje in za nadaljnji razvoj te institucije.



Obisk študentov ICPE na Slovenskih železnica

Mednarodni center za promocijo podjetij (ICPE) je mednarodna organizacija pod pokroviteljstvom Združenih narodov. Njene države članice so pooblašene za izvajanje in spodbujanje mednarodnega sodelovanja na številnih področjih, in sicer z raziskavami, usposabljanji, ter svetovalnimi in informacijskimi storitvami. Do danes je ICPE edina mednarodna organizacija s sedežem v Sloveniji.

Poleg gostovanja mednarodnih srečanj skupin strokovnjakov,

svetovnih forumov, seminarjev in programov usposabljanja za javne uslužbenke, podjetja in znanstvenike, ICPE že od leta 1989 organizira MBA program, ki je namenjen predvsem vodstvenemu kadru v ministrstvih in javnih podjetjih držav v razvoju, in sicer v sodelovanju z Univerzo v Ljubljani oziroma Ekonomsko fakulteto.

V okviru tega programa so letošnjim študentom, ki prihajajo iz vrst indijske vlade in javnih podjetij, želeli predstaviti delo slovenske vlade, javnih podjetij

in slovenskega podjetništva nasploh. V ta namen so na Slovenske železnice, d. o. o., naslovili prošnjo, da bi za slušatelje njihovega programa, ki prihajajo z indijskega inštituta za finančni management (NIFM) ter iz Institute for Secretarial Training and Management, organizirali obisk v našem podjetju.

Udeležence izobraževalnega programa ICPE smo 8. decembra 2009 povabili na obisk, ki je bil sestavljen iz dveh delov, in sicer iz predstavitve orga-

niziranosti in dejavnosti Slovenskih železnic ter iz obiska Železniškega muzeja. Predavanje o organiziranosti in dejavnostih Slovenskih železnic, d. o. o., je izvedel mag. Igor Hribar, medtem ko nas je skozi zgodovino razvoja železnice popeljal gospod Mladen Bogič, vodja Železniškega muzeja. Udeleženci srečanja so bili nad predavanjem, vodenjem v muzeju ter obiskom na Slovenskih železnica na sploh zelo zadovoljni.

Marija Paladin

Prometniki na nadzorni postaji Črnomelj

Na nadzorni postaji Črnomelj smo februarja pomerjali nove službene obleke. Priložnost sem izrabil za skupinsko fotografijo pred lokomotivo 25-018. Promet pač mora potekati nemo-teno in ker ima vedno kdo kakšno obveznost, na fotografiji ni štirih prometnikov z našega območja.

Verjetno boste na fotografiji prepoznali nekdanje sošolce ali sodelavce. Stojimo Robert

Brunskole, Stanislav Peteh, Senad Mehadžić, Igor Gardašević, Srečko Kump, Silvo Jančar, Peter Pavše, Anton Bukovec, Stan-ko Požek, Milan Fabjan, čepijo pa Robert Švajger, Jože Ličen, Stanislav Jakša, Andrej Tomanič in Andrej Bukovec.

Prometnikom in kretnikom nadzorne postaje Črnomelj se zahvaljujem za dobro in vestno opravljanje njihove službe. Letos je bilo veliko snega, ki so ga

vestno odstranjevali in skrbeli za varen promet.

Lokomotiva na fotografiji je bila obnovljena septembra lani. Težka je 78 ton in dolga skoraj 18 metrov, izdelana je bila v začetku dvajsetih let prejšnjega stoletja na Dunaju. Take loko-

motive so občasno vozile na belokranjski progi še leta 1976. Ob koncu druge svetovne vojne je lokomotiva dajala elektriko delu Črnomlja, poganjala partizansko elektrarno in nekatere proizvodne stroje.

Robert Brunskole



Kulturni dan v Ljubljani

Osmega decembra smo se sedmošolci Osnovne šole Sava Kladnika s spremljevalci odpravili v Ljubljano na kulturni dan. Ker se šola nahaja blizu železniške postaje in ker se učenci z vlakom skoraj ne vozijo več, smo se odločili za prevoz z vlakom. Povezali smo se z delavci Slovenskih železnic, ki so zelo hitro, učinkovito in strokovno uredili vse, da smo se v Ljubljano in nazaj pripeljali hitro in varno. Učenci in učitelji smo bili s storitvami Slovenskih železnic zelo zadovoljni.

Osebu Slovenskih železnic se iskreno zahvaljujemo za dobro voljo pri organizaciji in izvedbi prevoza v Ljubljano in nazaj!

Vodja kulturnega dne
Tina Blatnik, prof.

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (17)

Shema logistične tehnologije

Shema logistične tehnologije je metoda, s katero se povežejo glavni elementi logističnega posla: trg – storitev/proizvod/proces – tehnologija/viri. To metodologijo so razvili na univerzi Cambridge in jo imenovali T-Plan. Učinkovito pa so jo uporabili na Finskem, v Kanadi in drugod. Tudi logistične usmeritve EU jemljejo to metodologijo kot enega od temeljev.

Glavne značilnosti

Tehnologija je srce vsake organizacije in omogoča nastajanje proizvodov in storitev. Uspešno vključevanje obstoječih in predvidevanje novih tehnologij je strateškega pomena za družbo, in od tega je odvisen njen položaj na trgu. Tehnološki menedžment ima nalogo, da vodstvu pomaga razumeti in voditi obstoječe in uvajati nove tehnologije. Zasnovan je na znanstvenih, inženirskih in poslovnih temeljih. V okviru tehnološkega menedžmenta je priporočljivo uporabljati učinkovite metode in orodja, med katere sodi shema logistične tehnologije.

Shema tehnologije uporabljamo:

- kot podlago za poslovno načrtovanje in odločanje ter za integracijo načrtovanja in nadzora,
- za ugotavljanje razvojnega stanja tehnologije (gap analiza),
- za pospeševanje integracije novih tehnologij v poslovni proces in ugotavljanje poslovnih priložnosti na področju tehnologije,
- za določanje prioritet pri na-

črtovanju in investicijah ter usmeritve glede razvoja tehnologije,

- za boljše komuniciranje in razumevanje med vodstvom, tehnologi, marketingom, timi, dobavitelji, kupci in drugimi,
- za poenoteno delovanje in razumevanje sprememb in njihove dinamike ipd.

Izdelava sheme logistične tehnologije

Izdelava sheme logistične tehnologije zajema tri faze, kot kaže slika. Med začetne dejavnosti sodijo organizacijske dejavnosti, analize trga, potreb, konkurence, analiza obstoječih storitev ipd. Tukaj naredimo swot analizo in ocenimo vse dejavnike, ki so pomembni. V naslednji fazi opredelimo ustrezen tehnološki odziv. Tehnologija je namreč tista, ki nam omogoča izvedbo storitve, zato se moramo primerno odzvati glede na vse vplivne dejavnike zunaj in znotraj podjetja.

Začetne/prehodne dejavnosti

Kreiranje zemljevida tehnologij

Uvajanje/Aksijski načrt

Kreiranje sheme logistične tehnologije pomeni povezavo med tržnimi (posli, trg, nosilci), proizvodnimi (proizvod, storitev, sposobnost) in tehnološkimi dejavniki (tehnologija, znanje, viri) v določenem časovnem obdobju, deset do petnajst let. Iz slike vidimo, da moramo najprej opredeliti **namen (zakaj?)**, potem opredeliti **storitev (kaj?)** in končno **tehnologijo (kako?)**. Tehnologija torej pomeni, kako in s čim bomo izvedli storitev, ki bo zadovoljila vse zahteve trga. Prednost te metodologije je v tem, da poveže vse navedene

dejavnike v smiselno in učinkovito celoto in pomaga vsem udeležencem, da med izdelavo sheme spoznajo vse pomembne dejavnike in na tej podlagi projektirajo tehnologijo. Vodstvu pomaga pri odločanju o izbiri ustrezne tehnologije, kar pomeni ustrezen tehnološki odziv v sedanjem in prihodnjem času. Kot vidimo, je shema naravnana v prihodnost in opredeljuje **prihodnja dogajanja na vseh navedenih področjih (kdaj?)**.

Shema logistične tehnologije je tudi tehnološka strategija podjetja, ker na koncu vsebuje tudi akcijski načrt za nadaljnje dejavnosti.

Za izdelavo sheme je priporočljivo organizirati vsaj štiri delavnice, na katerih se obdelajo posamezni deli sheme, na koncu pa se izdela ustrezeni dokument ter predstavi zainteresiranim.

(Nadaljevanje prihodnjič)

Posli Trgi Nosilci		Zakaj? Namen
Proizvod Storitev Sposobnost		Kaj? Izvedba
Tehnologija Znanja Viri		Kako? Viri

Čas

Zdaj + 5 let + 10 let Kdaj?

Politika informacijske varnosti Slovenskih železnic

Na podlagi sklepa posloводства SŽ se od začetka leta 2008 na Slovenskih železnicah izvaja projekt z naslovom Uvajanje informacijske varnostne politike v družbi Slovenske železnice, d. o. o. Za meritev kakovosti in učinkovitosti ter s tem posledično tudi informacijske varnosti ključnih poslovnih procesov na SŽ se uporablja Integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov (CMMI). Končni cilj projekta je doseči najmanj stopnjo CMMI = 3 (definirani proces) z željo po napredovanju na CMMI = 4 (kvantitativno upravljani proces) in nato na CMMI = 5 (optimizirani proces).

Lani je bila opravljena zunanja revizija informacijskega sistema Slovenskih železnic, nato pa sta bila v intranetu SŽ objavljena Krovna politika informacijske varnosti Slovenskih železnic, d. o. o., in Kodeks informacijske varnosti SŽ po ISO 27002. Zaradi aktualnosti obeh dokumentov za vse zaposlene na SŽ ter za zunanje izvajalce del in storitev objavljamo Krovno politiko ter vsebinsko kazalo Kodeksa.

Rado Smerdel

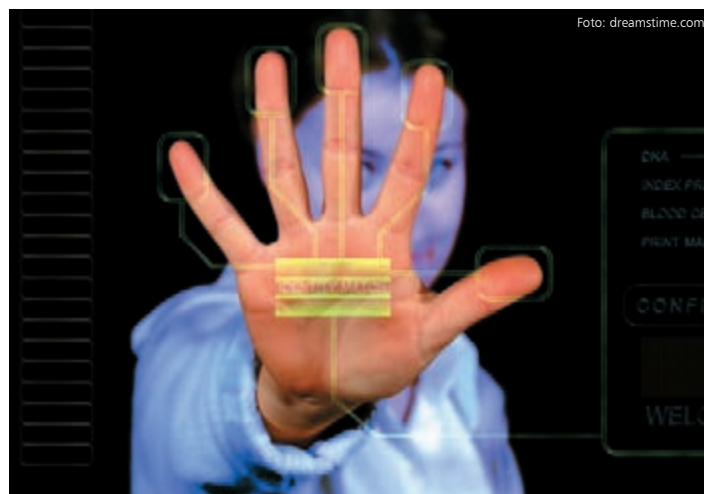
Krovna politika informacijske varnosti Slovenskih železnic

1. Pomen učinkovitega izvajanja politike informacijske varnosti SŽ

Zavedamo se pomena učinkovitega varovanja dobrin informacijskega sistema Slovenskih železnic za uspešno izpolnjevanje poslanstva podjetja v tovrstnem in potniškem prometu ter na področju železniške infrastrukture in nepremičnin v lasti SŽ. Pod dobrine informacijskega sistema SŽ štejemo strojno opremo, programsko opremo ter osebne podatke in poslovne informacije v lasti podjetja, vseh zaposlenih ter naših strank in poslovnih partnerjev.

2. Namen izvajanja politike informacijske varnosti SŽ

Namen izvajanja politike informacijske varnosti Slovenskih železnic je varovanje informacijskega sistema SŽ pred vsemi vrstami groženj, notranjimi in zunanjimi, namernimi in nenamernimi. Varnost informacijskega sistema in njegovih dobrin je ključnega pomena za preživetje naše družbe na zahtevnih mednarodnih trgih.



3. Uporabljen metodologija za izvajanje politike informacijske varnosti SŽ

Pri varovanju dobrin informacijskega sistema Slovenskih železnic upoštevamo slovensko zakonodajo, standard ISO 27002 ter druga mednarodno uveljavljena priporočila in dobre prakse, v skladu s katerimi sproti prilagajamo in posodabljammo vsebino internih predpisov podjetja. Kodeks informacijske varnosti SŽ vsebuje dopolnjene povzetke varnostnih priporočil po ISO 27002 ter pomeni informacijsko-varnostni bonton podjetja in priporočilo za zagotavljanje informacijske varnosti pri delu za vse zaposlene na Slovenskih železnicah ter za zunanje izvajalce del in storitev. Kodeks je objavljen v intranetu SŽ in se periodično posodablja.

4. Ukrepi za varovanje dobrin informacijskega sistema SŽ

Varovalni ukrep je kontrola, postopek ali mehanizem, s katerim želimo odpraviti obstoječe ranljivosti informacijskega sistema. Razlikujemo med ukrepi za zagotavljanje fizične varnosti, ukrepi za zagotavljanje logične varnosti in ukrepi za preprečevanje organizacijskih pomanjkljivosti. Po namenu ukrepe delimo na preventivne in korektivne.

5. Cilji izvajanja ukrepov za varovanje dobrin informacijskega sistema SŽ

Cilji izvajanja ukrepov za varovanje informacijskega sistema in njegovih dobrin so zagotavljanje razpoložljivosti, celovitosti in zaupnosti informacijskega sistema Slovenskih železnic. Informacijska varnost je sposobnost informacijskega sistema, da pri določenih pogojih zadovoljivo opravlja zahtevane funkcije brez neželenih dogodkov, ki bi lahko negativno vplivali na

razpoložljivost, celovitost ali zaupnost dobrin informacijskega sistema SŽ.

6. Razpoložljivost informacijskega sistema SŽ

Razpoložljivost je lastnost, ki zagotavlja zanesljiv in pravočasen dostop do informacijskega sistema in njegovih dobrin, takrat ko uporabnik dostop potrebuje in ga zahteva. Izguba razpoložljivosti pomeni nedostopnost do informacijskega sistema ali njegovih dobrin, v skrajnem primeru pa tudi njegovo oziroma njeno uničenje.

7. Celovitost informacijskega sistema SŽ

Celovitost je lastnost, ki zagotavlja, da informacijski sistem ali njegova dobrina ni bila nepooblaščno spremenjena ter da so podatki in informacije ter postopki za njihovo obdelavo natančni in popolni. Celovitost informacijskega sistema zagotavlja, da ta v celoti opravlja zahtevano funkcijo. Izguba celovitosti pomeni neželeno ali škodljivo spremembo informacijskega sistema ali njegove dobrine.

8. Zaupnost informacijskega sistema SŽ

Zaupnost je lastnost, ki se nanaša samo na podatke in informacije ter zagotavlja, da so ti dosegljivi samo pooblaščenim uporabnikom informacijskega sistema. Zagotavljanje zaupnosti pomeni preprečevanje namernega ali nenamernega nepooblaščenega razkritja zaupnih podatkov ali informacij, izguba zaupnosti pa njihovo nepooblaščno razkritje.

9. Zagotavljanje virov za učinkovito izvajanje politike informacijske varnosti SŽ

Vodstvo podjetja zagotavlja potrebne vire, sredstva in osebe ter potrebno usposabljanje, obveščanje in motivacijo vseh zaposlenih. Vodstvo je odgovorno za izvajanje politike informacijske varnosti v skladu z zakonskimi zahtevami in internimi predpisi.

10. Odgovornost vodstva in zaposlenih za izvajanje politike informacijske varnosti SŽ

Vsi zaposleni v podjetju so osebno odgovorni za učinkovito uvajanje in izvajanje politike informacijske varnosti SŽ. Vodstvo podjetja odloča o najpomembnejših zadevah v zvezi z informacijsko varnostjo ter opravlja dela in naloge projektnega sveta projektu Uvajanje informacijske varnostne politike na SŽ.

Miro Jovanovič
direktor informatike

Goran Brankovič
generalni direktor

Vsebina Kodeksa informacijske varnosti SŽ po ISO 27002

POGLAVJE	STRAN
Klasifikacija informacij in podatkov	1
Nadziranje dostopa do informacij in sistemov	3
Obravnavanje informacij in dokumentov	4
Nakupovanje in vzdrževanje poslovnih aplikacij	19
Zavarovanje računalniške opreme, periferij in druge opreme	21
Boj proti kibernetickemu kriminalu	26
Nadzor informacijske varnosti elektronskega poslovanja	31
Razvoj in vzdrževanje lastne programske opreme	32
Informacijska varnost v zvezi s prostori	35
Varnostne politike v zvezi z zaposlenimi v podjetju	37
Ozaveščanje in usposabljanje osebja za zagotavljanje informacijske varnosti	47
Usklajevanje z zakonodajo in zahtevami varnostnih politik	50
Odkrivanje in odzivanje na incidente v zvezi z informacijsko varnostjo	53
Upravljanje neprekinjenosti poslovanja	56
PRILOGA I: Naloge in pooblastila inženirja za informacijsko varnost	57
PRILOGA II: "Etični kodeks družbe Slovenske železnice, d. o. o.	58
PRILOGA III: Informacijska varnost v zvezi s poslovnimi procesi v podjetju	60

VIRI:

http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/Krovna_arnostna_politika.pdf
<http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSŽ.pdf>
<http://en.wikipedia.org/wiki/CMMI>
http://en.wikipedia.org/wiki/Capability_Maturity_Model



Blizu in na lepše na oddih z vlakom!

Slovenija je majhna dežela, vendar polna skrivnih kotičkov, ki čakajo na vas, da jih odkrijete. Doživite in raziščite lepote Slovenije s potepanjem po šestih tematskih turističnih poteh projekta **Na lepše**. Vsaka izmed poti vas popelje bliže slovenskim posebnostim in vam odkrije nešteto tradicij, znamenitosti in užitkov. Od reke Soče do številnih naravnih dragocenosti vas po zahodnem delu vodi **Smaragdna pot**. Po sledeh davnih prednikov na severovzhodu vas popelje **Janjarjeva pot**. V toplih krajih zdravilnih vod in med vinorodnimi griči na vzhodnem delu se vije **Sončeva pot**. Med zelenim gričevjem na jugovzhodu

du vas do zelenih brez zapelje **Krošnjarska pot**. Mimo skrivnosti Krasa pa vse do slovenske obale na jugozahodu se odpravite po **Vetrovi poti**. Če pa želite, da vaš pogled ujame lepote slovenskih vršacev in alpskih dolin, pa naravnajte kompas na severozahod in raziščite **Zlatorogovo pot**. Slovenska turistična organizacija in Slovenske železnice vas letos vabijo, da skrite turistične bisere naše dežele odkrivате s potovanjem po šestih poteh projekta Na lepše. Zakaj z vlakom in zakaj po Sloveniji? Z vlakom zato, ker je tovrstno potepanje po naši deželi posebno doživetje in zato, ker je okolju prijazno. Turisti pri

potovanju na naravi pustimo svoj ogljični odtis, to je dejstvo in temu se ni moč ogniti. Kakšen oziroma boljše rečeno kako visok je ta ogljični odtis na naravi, pa odločamo sami. In če cenimo in občudujemo lepote neokrnjene narave Slovenije, potem storimo vse, kar je v naši moči, da bo ta ohranjena tudi za naše otroke in vnuke.

In zakaj z vlakom po Sloveniji? Zato, ker kljub temu, da se naša država z 20.237 kvadratnimi kilometri površine uvršča med manjše države, še vedno skriva mnogo neodkritih turističnih biserov. Da bi bilo to odkrivanje za turista lažje, jih je Slovenska turistična organizacija v okviru projekta Na lepše razporedila v šest tematskih poti, ki prepredajo tako rekoč vso Slovenijo in omogočajo, da jo odkrijete po eni, dveh treh ... ali kar vseh poteh. In ker se železniške proge Slovenskih železnic tako rekoč prepletajo s posameznimi poti, vas vabimo, da po tirih prepotujete Vetrovo, Smaragdno, Janjarjevo, Sončevo, Krošnjarsko in Zlatorogovo pot.

Letos projekt **Na lepše** vstopa že v deveto leto delovanja. Z njim Slovenska turistična organizacija vabi tako tuje kot domače goste k raziskovanju in odkrivanju Slovenije. Gre za največji projekt promocije slovenskega turizma v Sloveniji. Pri njem sodelujejo ponudniki turističnih storitev, ki svojo ponudbo vsako leto predstavijo na zloženki Na lepše in na uradnem slovenskem turističnem portalu www.slovenia.info. Promocija projekta poteka prek različnih tržno komunikacijskih kanalov in s partnerskim sodelovanjem, ki smo ga letos razširili s sodelovanjem s Slovenskimi železnicami. Namen

partnerskega sodelovanja in promocije je povečanje prepoznavnosti projekta med javnostjo in hkrati povečanje števila turistov in njihovega obiska ter prenočitev pri ponudnikih, ki sodelujejo pri projektu.

Prek omrežja skrbnikov po Sloveniji je vzpostavljena dejavna koordinacija in komunikacija med krovno – za katero je odgovorna Slovenska turistična organizacija – in lokalno ravno – ki jo predstavljajo skrbniki in ponudniki projekta. Ti tudi distribuirajo zloženke Na lepše. Zloženke je mogoče dobiti še v turistično informacijskih centrih, turističnih društvih in lokalnih turističnih organizacijah, pri ponudnikih turističnih storitev v Sloveniji, na sejmi in drugih promocijskih dogodkih doma in v tujini ter tudi na vlakih Slovenskih železnic.

Prvo leto sodelovanja med STO in Slovenskimi železnicami bo zajemalo številne dejavnosti, med katerimi lahko omenimo imenovanje vlakov po tematskih poteh projekta Na lepše, vlak bo napovedan z ustreznim imenom tematske poti na vseh postajah, ki so opremljene z zvočniki in na katerih je predviden postanek vlaka, ime turistične poti je objavljeno v različnih tiskovinah z voznim redom. Prav tako bo ime turistične poti projekta Na lepše navedeno pri vseh poizvedbah o ustrezni destinaciji v elektronskem voznem redu železnice. Na spletni strani Slovenskih železnic bo dodana tudi rubrika projekta Na lepše z namigi za okolju prijazen izlet po Sloveniji z vlakom.

Več o projektu Na lepše je na voljo na:
www.slovenia.info/nalepse.

Maja Lapajne
Maldonado, STO



Unec – Planinsko polje
Foto: Arhiv STO

Z vlakom po Krošnjarski poti

Po Krošnjarski poti se lahko z vlakom odpravite na vandra-nje po Dolenjski in Beli krajini.

Relacija: Ljubljana–Grosuplje–Trebnje–Novo mesto–Črnomelj–Metlika

Za posameznike priporočamo postanek na glavnih postajah in ogled znamenitosti, ki jih lahko dosežete tudi peš:

Grosuplje: mestno jedro, prva moderna cerkev v Sloveniji, knjižnica, mesto kipov. Če ste pohodnik, se lahko odpravite do Županove jame (1,5 ure hoje). Odprta je ob koncih tedna in praznikih, za najavljene skupine pa po dogovoru.

Trebnje: Galerija likovnih samorastnikov, Baragova galerija in cerkev Marijinega vnebovzetja.

Novo mesto: staro mestno jedro z rotovžem, Kettejevimi vodnjakom in arkadnimi hodniki, stolnica in kripti, Dolenjski muzej, Jakčev dom, Breška hiša, knjižnica, frančiškanska cerkev in knjižnica.

Črnomelj: staro mestno jedro, Primožičeva hiša – hiša belokranjskih izdelovalcev domače obrti, muzejska zbirka na gradu, cerkev sv. Duha, Pastoral-



Pogled na Breg. (Foto: Arhiv STO)

ni center, Vinsko-informativni center.

Metlika: staro mestno jedro, Belokranjski muzej, Gasilski muzej, Kambičeva galerija, vinska klet, Tri fare.

Za skupine priporočamo poseben program:

Vožnja iz **Ljubljane do Trebnjega**. Postanek za ogled Galerije likovnih samorastnikov, edine zbirke naivne umetnosti v Sloveniji in ene pomembnejših v svetu. Galerija hrani skoraj tisoč umetniških del, ki jih je prispevalo več kakor 250 umetnikov iz 35 držav. Nadaljevanje vožnje do **Novega mesta**. Tu se bomo vkrkali na Rudolfov splav, ki nas bo po-

peljal po okljuku reke Krke, ki objema staro mestno jedro. Videli bomo Breg, stolnico, frančiškanski samostan, se peljali pod štirimi mostovi in spoznali mesto, reko in življenje Dolenjcev, ki nam ga bodo pričarali animatorji. Za dobro razpoloženje bo poskrbel harmonikar,



Belokranjski muzej v Metliki (Foto: Arhiv STO)



Novo mesto, Rotovž (Foto: Arhiv STO)

postregli pa nam bodo seveda tudi s cvičkom. Na koncu bomo prešli še unikaten spominček. Sledi vožnja v Belo krajino do Metlike. Tu se bomo najprej okrepčali s kosilom, nato pa se bomo povzpeli na metliški grad, kjer domuje Belokranjski muzej. Ogled filma o Beli krajini in zanimive muzejske zbirke, kjer boste spoznali zgodovino in življenje Belokranjcev. Po želji še ogled vinogradniške zbirke ali Gasilskega muzeja v neposredni bližini. Izlet bomo končali z obiskom vinske kleti in degustacijo belokranjskih vin. Vrnitev z vlakom proti Ljubljani.

Več informacij:
Kompas Novo mesto, Matjaž Pavlin
(kompas.nm.matjaz@siol.net)

Novo mesto (Foto: Arhiv STO)



Slovenija je zelena dežela, ohranimo jo takšno!

Slovenija je s približno 60 odstotki gozdnih površin druga najbolj gozdnata država v Evropi. Kar 36 odstotkov površine Slovenije je zaščitene z evropskimi direktivami Natura 2000. Petina slovenske obale je zaščitno območje. Po količini rečne vode na prebivalca je Slovenija med najbogatejšimi evropskimi državami. Več kakor 22 tisoč živalskih in rastlinskih vrst Slovenijo uvršča med naravno najbogatejše v Evropi. Pitna voda v Sloveniji sodi med najbolj čiste v Evropi in celo na svetu. Pragozd se nahaja samo 60 kilometrov od glavnega mesta Ljubljane.

Ohranimo to izredno naravno bogastvo naše dežele – tudi s potovanjem, ki je prijazno do okolja!

Kako do vsem dostopnega javnega prevoza

Osebe z gibalnimi težavami težje dostopajo do javnih prometnih sredstev. Zaradi infrastrukturnih in drugih ovir pa velikokrat javnih prevoznih storitev sploh ne morejo uporabljati.

Kako priti do celovite rešitve, ki bo olajšala življenje invalidov in ki jim bo omogočila, da bolj enostavno in lažje pridejo na javna prevozna sredstva? Evropska unija je prvega septembra pognala projekt **Javni prevoz - dostopen za vse (Pubtrans4all)**, ki ima za naloge predlagati nove standarde na področju javnega prometa z vidika dostopa do javnih prevoznih storitev funkcionalno oviranim osebam. Projekt bo trajal 39 mesecev in se bo končal predvidoma novembra 2012. Koordinator projekta je Reinhard Rodlauer (Rabcon) iz Avstrije, pri njem pa sodelujejo tudi Slovenske železnice.

Slovenske železnice želimo funkcionalno oviranim osebam omogočiti bolj kakovostne prevozne storitve in lažji dostop do vlaka. Ključna težava so zlasti vozna sredstva in postajna

infrastruktura, ki jo bo treba prilagoditi tako, tako da ne bo ovir, ki funkcionalno oviranim osebam preprečujejo dostop na postajo, postajališče ali vlak ter onemogočajo ali otežujejo njihovo uporabo.

Zahteva projekta Pubtrans4all je, da je treba vozna sredstva prilagoditi tako, da nanje invalidi lahko dostopajo z različne postajne infrastrukture. Nekatere rešitve so že znane v cestnem prometu pri tovornih vozilih za dostavo blaga v trgovinske centre. V železniška vozila naj bi se zato vgrajevale naprave, ki bodo invalidom omogočale lažje vstopanje in izstopanje.

Cilji projekta:

- analizirati stanje in dobre prakse, ki temeljijo na sistemih za pomoč pri vstopu BAS (boarding assistance systems);
- razviti prototip na podlagi standarda BAS;
- obveščati o projektu in njegovih izsledkih.

Dostopnost za vse je zelo pomemben vidik za oblikova-



Foto: Miško Kranjec

nje pravičnega, uspešnega in učinkovitega prometnega sistema. Projekt PubTrans4all bo prispeval, da bodo premagane ovire pri prevozu funkcionalno oviranih oseb, kar bo prispeva-

lo k večji uporabnosti javnega železniškega prevoza in večji mobilnosti prebivalstva. Več o projektu lahko preberete na spletni strani: www.rabcon.eu/pubtrans4all.

Funkcionalno ovirane osebe so telesno prizadeti ljudje in ljudje, ki se težko gibljejo, ki uporabljajo invalidski voziček, s prizadeto funkcijo rok ali neobičajnih fizičnih proporcev, ljudje z delno ali popolno prizadetostjo sluha, ljudje z delno ali popolno prizadetostjo vida, duševno prizadeti, začasno funkcionalno ovirane osebe, kot na primer nosečnice, ljudje z zlomljenimi udi, starostniki in drugi – na primer potniki z veliko prtljage ali z majhnimi otroki, otroškimi vozički, vozički s prtljago ali s psi, ljudje s slabo orientacijsko sposobnostjo, tujci, ki ne razumejo jezika dežele, nepismeni ipd.; (vir: mag. Ljubo Žerak, Funkcionalno ovirani udeleženci v

železniškem prometu, Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije; Maribor)

Zakonske podlage, ki urejajo obravnavano področje v Republiki Sloveniji, so Ustava Republike Slovenije, Zakon o varnosti v železniškem prometu, Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč, Zakon o graditvi objektov, Pravilnik o zahtevah za zagotavljanje neoviranega dostopa, vstopa in uporabe objektov v javni rabi ter večstanovanjskih zgradb, ter priporočila EU in tehnične specifikacije za interoperabilnost na tem področju.

Izlet z vlakom

V Črnomelju

Ko se znajdemo v starem mestnem jedru Črnomlja, je smer ogleda jasna: gremo sem in tja, stopimo proti Dobličici, se približamo Lahinji ter podrobneje raziščemo polotok, ki ga objemata reki. Sledovi poselitve na naravno zavarovanem območju segajo v prazgodovinski čas, današnje staro mestno jedro pa je nastalo med srednjeveškim gradom in sotočjem obeh rek. Je dovolj majhno, da ga enostavno prehodimo v več smereh in večkrat, in če se medtem zgodi, da nas primeta lakota ali žeja, je na dosegu koraka tudi nekaj primernih okrepčevalnih »postaj«, medtem ko se na bližnje srečanje z belokranjsko in drugo domačo hrano napotimo v gostilno Müller. Od starega mestnega jedra je oddaljena nekaj minut hoje po cesti proti Adlešičem.

Poleg obiska Črnomlja na lastno pest je zelo privlačen tudi vodeni ogled Črnomlja. Po vnaprejšnjem dogovoru ga za skupine organizirajo v turistično informacijskem centru, kjer se lahko dogovorimo tudi za različne vodene izlete po Beli krajini. V tem primeru se oglasimo po telefonu 07/305 65 30, v vsakem primeru pa obiščimo spletno stran www.belakrajina.si, na kateri izvmemo marsikaj zanimivega o tej izletniško zelo privlačni destinaciji.

Z železniške postaje se napotimo po cesti do križišča pri hotelu, kjer zavijemo desno. Pod ovinkom je Jurjevska draga, v kateri se vsako leto sredi junija odvija Jurjevanje v Beli krajini. To je najstarejši folklorni festival pri nas, letošnji je 46. po vrsti. Na njem v Jurjevanski dragi in na drugih prizoriščih v petih dneh nastopijo številne domače in tuje folklorne skupine, v gostinski ponudbi za številne obiskovalce pa seveda ne manjka tradicionalne hrane in priznanih belokranjskih vin. Več o festivalu izvemo na spletni strani www.jurjevanje.si.

Po pločniku ob Kolodvorski cesti nadaljujemo v središče in zatem navzdol v staro mestno jedro na rečnem okljuku med Dobličico in Lahinjo. Tu se vsakor ustavimo na Trgu svobode, kjer v Črnomaljskem gradu domuje turistično informacijski center (TIC). Odprt je vsak dan od 8.00 do 16.00, v soboto od 9.00 do 12.00, v njem pa je na voljo raznovrstno informativno gradivo o Črnomlju in Beli krajini. V gradu je muzejska zbirka; za ogled se oglasimo v TIC-u.

Nato se napotimo mimo nekdanje posojilnice po ulici Mirana Jarca in gremo mimo rojstne hiše književnika, po katerem ulica nosi ime. V Pastoralnem centru si lahko ogledamo arhe-

Pogled z Grička na novi del Črnomlja



Pri črnomaljski železniški postaji je »parkirana« lokomotiva JŽ 25-018, zgrajena leta 1921.



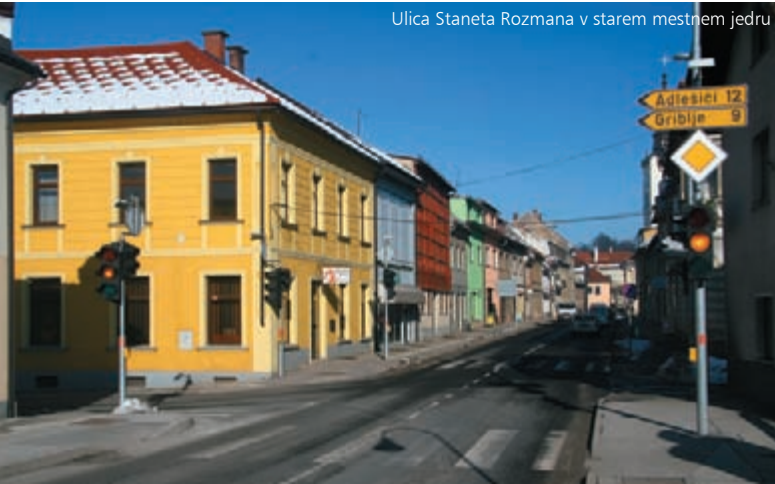
ološko najdišče, ki je prezentirano na kraju najdbe, obsega pa ostanke obrambnega poznoantičnega obzidja in srednjeveških stavb. Za ogled pozvonimo pri vhodu.

Zatem stopimo še na rob okljuka nad sotočjem Dobličice in Lahinje, kjer zraven cerkve sv. Duha stoji Primožičeva hiša – hiša belokranjskih rokodelcev. V njej se vrstijo različne razstave, izdelki domače belokranjske obrti so tudi naprodaj. Za ogled se že prej dogovorimo v TIC-u. To je pravi naslov tudi za najavo obiska Črnomaljske kleti oziroma Vinarsko-informacijskega centra Bele krajine, ki domuje sredi starega mestnega jedra. Za skupine organizirajo degu-

stacijo, med katero se поблиže spoznamo z belokranjskimi vini.

Po sprehodu po starem mestnem jedru si za konec izleta privoščimo še vzpon na Griček. S Trga svobode se napotimo nazaj po Kolodvorski cesti, na prvem odcepu zavijemo desno ter se po ulici Pod lipo vzpnemo na Griček, na katerem je spomenik NOB. Z vrha z nadmorsko višino 190 metrov je širok razgled po okolici Črnomlja. Z Grička gremo nazaj na Kolodvorsko cesto, po kateri se vrnemo na železniško postajo. Skupaj hodimo komaj kaj več kot uro, a je postankov in ogledov dovolj za pol dneva.

Ulica Staneta Rozmana v starem mestnem jedru



Sotočje Dobličice in Lahinje, nad njim je rob »polotoka«, na katerem je staro mestno jedro Črnomlja.



Z vlakom po deželi sira

Švica je podobna ogromnemu kolesu sira. Vsa je »preluknjana« z železniškimi, cestnimi in vodnimi »rovi«, ki se prepletajo in prehajajo skozi razkošje naravnih lepot in danosti.

Ni bilo težko uganiti, da bo beseda tekla o Švici, deželi železnic, sira in vina. Vina? Da, odličnega vina!

Na zemljevidu je Švica kot nekakšno srce stare celine, zato se nas je skupina osmih novogoriških železničarjev in treh »gostov« v poletnem septembru odločila obiskati in na lastni koži doživeti utrip tega »srca Evrope«. Na štiridnevni izlet ter na pokušino sirorov in vin smo se podali z vlakom.

Za pot v Švico je idealen vlak št. 414, ki iz prestolnice odpelje vsak dan ob 20.48, z Jesenic pa ob 21.56. Namestitev v spalniki ali cenovno ugodnejših ležalnikih omogoča, da se na cilj, oziroma začetek naporene turnee pripeljemo naspani.

Jutro na vlak je v veseli družbi prijetnih, odlično založenih potnikov železničarjev prav zabavno. Seveda se je bilo po prespani noči treba najprej ustrezno »dezinficirati« ... Odpor »boljših polovic«, češ da je ura prezgodnja, je v kali zatrl argument, da so kljuke, ležišča in sedeži onesnaženi. V zraku je polno nevarnih bakterij in virusov, in nikoli ne veš, kje se je v telo pritihotapil kakšen »prašičji nebodigatreba« ... Srk tu, srk tam, pa malo kavice ter po primorsko razkošni sendviči s pršutom ali pohanjem ... in že smo ob 8.20 prispeli v Zürich. Vlakov je bilo kakor gosenic, in nič hudega, če bi slučajno zamudili vlak v Luzern. Čez četrto ali pol ure gre naslednji.

Luzern – »Hat Gäste gern« (Luzern ima goste rad), je znani rek prestolnice švicarskega turizma. Če se poleg popotniške po žilah pretaka tudi železničarska kri, je obisk »švicarske prometne hiše« neizogiben. Dve uri sta premalo za kvaliteten ogled muzeja, a obenem dovolj, da se obiskovalec »zapremjduša«, da tam gotovo ni zadnjič! Nekaj pred 13. uro je v pristan pred prometnim muzejem priplula ladja. Vsi na krov in ladijski vijak se je zavrtel. Premec je kapitan usmeril proti Pilatusu – strašni gori zmajev, na katero je speljana še bolj strašna železnica - najstrmejša na svetu!

Tu besed zmanjka. Zgradili so jo v istem obdobju kot Eifflov stolp. Že pred 120 leti

sta pomenila svetovno čudo tehnike in sloves se ju drži še danes. Preprosto ne moreš verjeti, da je mogoče železnico speljati tako držno strmo, kjer se še gamsom tresejo kolena! Po 40-minutnem »grizenju« navkreber, v nepojmljivih 480 ‰, »stopničasti« vlak obstane na končni postaji Pilatus Kulm, 2000 metrov nad morjem. Ura postanka je za sprehode po okolici dovolj. V Luzern pa se tokrat spustimo z gondolo. Ogledamo si še znameniti živobarvni cvetlični most ali Kapellbrücke, nato pa se kljub prvim znakom utrujenosti vkrcamo v nabito poln vlak za Interlaken, ki se postopoma prazni, zato se kmalu posedemo skupaj. Za vsakodnevno vožnjo na delo in v šole ljudje uporabljajo vlake. Na postajah jih ne vidiš sesti v automobile, ampak pot domov nadaljujejo s kolesi, peš, ali s poštnim busom.

V Interlaku presedemo na drug vlak in se po polurni vožnji izkrcamo v Lauterbrunnen, kjer nas čaka skromno zavetišče. Pred spanjem se navdušeni nad prvim dnem odpravimo še na krajši sprehod.

Na streho Evrope

Zvezde, ki jih je bilo prej razločno videti, so se poskrile med koprenaste oblake. Dvom, ali bo jutrišnji podvig v visoko naročje Eigerja, Möncha in Jungfrau uspel, se čedalje bolj veča. Odšteti zajetno vsoto za vozovnico in se peljati skozi 7,6 kilometra dolg predor zato, da bi videli meglo ... Ne, ta bi bila pa prehuda!

Rek pravi, da se po jutru dan pozna, a kaj ko ni bilo obetavnejše od večera. Dolino so prekrivali oblaki, na železniški postaji pa je bil ekran, ki je prikazoval čudovito visokogorsko panoramo, ki se je prebudila v kristalno čisto jutro.

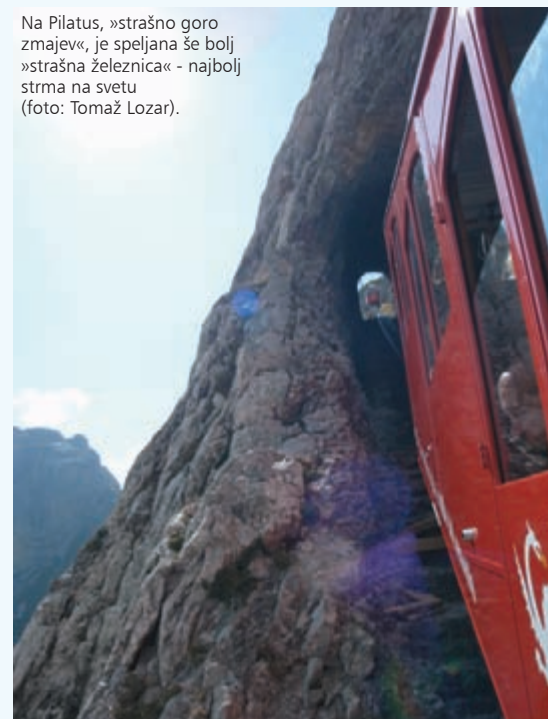
Dvom se je razblinil. Odpeljali smo se proti Wengnu in do postaje Kleine Scheidegg. Na višini 2.000 metrov je bilo vreme že brez oblaka. Vršaci so se kopali v sinjini jutranjega neba. Prestopili smo in vlak je zagrizel v strmino ter se skril v kamnita nedra mogočne, med alpinisti pa celo zloglasne gore Eiger. Med vmesnimi postanki smo skozi »okna« v steni zrli na čudovito pokrajino. Še malo in ustavili smo se na najvišji železniški postaji v Evropi, 3.450 metrov visoko. Zaradi redkejšega zraka se je priporočljivo gibati počasi in dihati globoko. Še nekaj stopnic in znašli smo se v bleščečem,

s soncem in modrino obsijanem razkošju. Vreme? Idealno! Pogled na vršace in v večni led vkovano »reko« ledenika Aletschgletscher je bil impresiven! Kot otroci smo se zapodili na sneg. Andrej je iz nahrbtnika potegnil buteljki teranovega šampanjca Intanto. Brez pretiravanja, ta sekt se pije le na angleškem in japonskem dvoru! Ker pa Andrej sodeluje pri nastajanju prestižnega vina, je kraljevske kapljice bila deležna tudi naša skupina. To odlično vino dolga leta zori v sodih, varno spravljениh v enem najbolj nepoznanih objektov Bohinjske proge. A kje, naj ostane skrivnost ... Zapeli smo Zdravljico in nazdravili, da smo v tako lepem vremenu na tako »visokem nivoju«. Še »gasilska« in gremo! Zanimivosti za danes še zdaleč ni konec. Ogledali smo si še dvorano ledenih skulptur in se odpeljali v dolino proti Wengnu in Intrelaku.

Križarjenje

Čeprav je Interlaken zanimivo in ogleda vredno mesto na stičišču Brienznerškega in Thunskega jezera, pa časa za ogled nismo imeli. Po prihodu na zahodno železniško postajo smo stekli do pristanišča. Svareči pisk jezerskega parnika Blümlisalp nas je pognal v pravcati galop. Na krov skoraj sto let stare, odlično ohranjene ladje s pogonom na kolesi z lopaticami, smo

Na Pilatus, »strašno goro zmajev«, je speljana še bolj »strašna železnica« - najbolj strma na svetu (foto: Tomaž Lozar).





Če se poleg popotniške po žilah pretaka še kaj železničarske krvi, je obisk »švicarske prometne hiše« (prometnega muzeja) neizogiben.



»Gasilska« pod goro Jungfrau.



»Ma, bo, kar bo,« smo rekli in se pogreznili v mehko zelenih sedežev ter s pridržanim dihom pričakovali prihod mične sprevodnice ...

vstopili kot zadnji potniki. Kapitanu se je kar smejalo izpod navihanih brk, ko nas je upehane zagledal galopirati z opletajočimi nahrbtniki. Bradati mornar blagajnik si je že mel roke, koliko bo od nas »pokasiral«, a ga je minilo, saj smo mu pred nosom pomahali s FIP-i. Bleščeče čisto, gladko namažano pogonsko drogovje parnega stroja, ki ga potniki lahko opazujejo s palube, je z mogočnimi zamahi ladjo pognalo v drsenje po gladini. Križarjenje po Thunskem jezeru smo izrabili za občudovanje pokrajine in pravljичno lepo urejenih vasic na obali. Po dvourni plovbi smo se izkrcali v Spiez, od tam pa pot nadaljevali z vlakom GoldenPass. Spoznali smo dolino Simmental, odkoder so doma krave simentalke, in čedalje bolj prodirali v francoski del etnično raznolike Švice. Na postaji Zweisimmen

nas je čakalo novo presenečenje. Goldenpass Classic - vlak s starimi, temnomodrimi salonskimi vozovi je čakal na odhod. »Ups, tu se bo pa nemara zataknilo,« sem nekoliko zaskrbljeno pomislil, kajti leseni rustikalni ambient starih vagonov z mehko oblazinjenimi sedeži in lestenci secesijskih oblikovnih potez, so dajali slutiti, da je to vlak luksuznega starodobnega ranga ... Pogreznili smo se v mehko zelenih sedežev in s pridržanim dihom ter dlanmi na denarnicah pričakovali prihod mične sprevodnice. Pa se je prav prijazno kolegialno nasmehnila. Napetost je popustila in že smo bili skoraj prepogumno glasni. Aparati so »škljocali« in starejša dama, ki ji naše čebljanje in uživanje v aristokratskem vlaku ni bilo pogodu, še manj pa fotografiranje, si je s časnikom pokrila strogi obraz ... češ: pustite me pri miru! »Pardon! Pardon, madam ...«

»Plok, pššsss« in občutek zadrege je odplaknil požirek iz kozorogove pločevinke ... No, »kupčke smo podirali« v diskretno pridušenih tonih, da nas dama ni mogla slišati. Vlak pa je hitel skozi gričevnato podeželje in se bližal Montbovonu, kjer nas je v skromnem hotelu pričakala prijazna lastnica. Po namestitvi smo se še malce sprehodili, nato pa trudni od napornega, a nadvse zanimivega dne legli k počitku.

V kraljestvu najokusnejšega sira

Hudobneži bi nemara pribili – pa tudi najbolj smrdljivega!

V deželi Gruyeres zrak diši po živini, gnojevki, hlevih, pa to nikogar ne moti in zdi se, da krava ni »sveta« žival le v Indiji, temveč tudi v Švici. Majhen, tramvaju podoben voz, na katerem z mastnimi črkami piše Gruyeres, se ustavi le nekaj korakov stran od sirarne, kjer nastaja svetovno znani »smrdljivi« sir Gruyer.

Nasprotujoča si pojma kulinarične esteti-

ke se v tej mlečni mojstrovini svetovnega slovesa združita v božanski okus. Čeravno se od debele rezine polnomastnega sira širi natanko tak vonj, kot iz belkaste, z znojem prepojene odmrle glivične kože med prsti že dolgo neumitih moških nog ... pa je okus, ki se ob grizljaju blagohotno razširi po ustni votlini in skoraj erotično vznemiri jezične brbončice, da zadrhtijo v opoju rumenomlečne mase, naravnost božanski! Kako sir nastane, izvemo v muzeju, ki je del sirarne same. Izvirne ideje nas presenetijo že na začetku, ko za vstopnico namesto listka ali čip kartice dobimo tri rezine vakuumsko zavitega, različno starega sira. Vodenje po muzeju je prepuščeno prijaznemu glasu krave Češnje, ki nas preko prenosne slušalke nagovori v enem izmed izbranih evropskih jezikov. Že na začetku pa krava jasno pove, da je sir samo njen, čeprav si ga lastijo vsi, od pastirja, kmeta, sirarja pa do trgovskih mešetarjev in prodajalcev. V kovinskih tulcih povonjamo opojne dišave travniških bilk in zeli, ki sestavljajo sočno pašo. Češnja pove, da dnevno poje 100 kilogramov sveže trave in popije 85 litrov



Kolote za dvajset ur potopijo v slanico, nato pa jih za vsaj pet mesecev položijo na lesene police v kletnih skladiščih, da tam postopno dozorevajo.





»Blažen med ženami« je Andrej iz nahrbtnika potegnil buteljko izjemnega teranovega šampanjca Intanto.



Prešerno nasmejana sta nas z buteljkami pristnega švicarskega roseja pričakala prijatelja Jacques in Michel.



Večnacionalna Zdravljica v sproščenem vzdušju gostoljubnega doma švicarskih prijateljev.

vode. Iz teh količin nastane 25 litrov mleka. Za 35-kilogramsko kolo sira sirarji potrebujejo 400 litrov najbolj kakovostnega mleka. O čistoči in stalnem laboratorijskem nadzoru kakovosti mlečne surovine najbrž ni treba izgubljati besed. Celoten postopek pridelave sira si lahko ogledamo skozi velika stekla, ki proizvodni del sirarne delijo od muzejsko-demonstrativnega. V spodnjem predelu se namreč nahajajo ogromni avtomatizirani bakreni kotli z zmogljivostjo 4800 litrov, v katerih se mleko segreva ter se z dodatki naravnih kvasovk in sirila spremeni v skuto. Sledi stiskanje skute v kalupih in formiranje kolotov sira, ki jih za 20 ur potopijo v slanico, nato pa jih za vsaj pet mesecev polože na lesene police v kletnih skladiščih, da tam dozorevajo. Dlje časa kot zori, okusnejši in dražji je. In zakaj je Gruyer tako zelo okusen? Naravna alpska paša je temeljni pogoj izjemne mlečne kakovosti. Krava Češnja ponosno pove, da so znanstveniki v mleku dokazali kar 75 arom. Večino tega sira Švicarji pojedjo sami, v izvoz gre le kakih 15 odstotkov. Ob koncu ogleda nas je pot zanesla še v trgovino, kjer

smo se založili s sirom, potem pa brž na vlak, ki nas je odpeljal v nova doživetja.

Vinska pokrajina

V Palezieuxu sta nas z buteljkami švicarskega roseja pričakala prešerno nasmejana prijatelja Jacques in Michel. Nazdravili smo in se odpeljali na obalo ženevskega jezera. Med vijuganjem vlaka po vinogradih smo občudovali strme terase pritličnih trt. In švicarsko vino? Verjemite – odlično, o čemer smo se tudi sami prepričali! Na postaji Bex smo presedli na vlak družbe BVB. Sledil je ogled delavnic, kjer nas je sprejel šef Eric. Iz izčrpnega vodenja smo izvedeli, da ne vzdržujejo le vozil, temveč celotno 44 kilometrov dolgo lokalno omrežje s telekomunikacijami in voznim omrežjem vred. Nato smo se odpeljali proti turističnemu Villarsu, kjer so nam prijazni gostitelji pripravili posebno vožnjo s tramvajem, kjer pa je bilo kot v gostilni. Sprevoznik Jacques je namesto vozovnic delil kar čaše roseja, smehu in nazdravljanju ni bilo konca. Sledili so številni »fotostopi«, nato pa so nam švicarski prijatelji na Ericovem domu pripravili pravcato pojedino. Kljub temu, da nas je dež preganjal s terase in smo se potem pač stisnili v dnevni sobi, nas je Ericova žena razvajala z domačimi dobrotami. Po zaužitem roseju je znanje jezikov odlično napredovalo, in razumeli smo tudi nerazumljivo »švicarščino« in francoščino, pregovorna švicarska zaprtost pa je vidno kopnela.

Pod Matterhornom

Ostala je le še nedelja. Jacques nas je pospremil do Zermatta, od tam pa smo se podali še višje. S postaje Gornergrat se na 4.478 metrov visok in zaradi nenavadne oblike že na daleč razpoznaven Matterhorn ponuja prekrasen pogled, sosesko

4-tisočakov sestavlja še markantna Monte Rosa, Dufourspitze, Breithorn, gorska brata Kastor in Poluks ter drugi. V množici turistov smo tudi mi občudovali visokogorsko razkošje, ki je zaradi železnice zelo lahko dostopno. Zermatt je slikovita vasica, do katere je dostop možen le z vlakom. Toda pretirana turistična orientacija ji je dodobra načela prvobitnost in jo spremenila v alpsko nakupovalno središče.

V Brigu smo se poslovili od gostiteljev in se vkrcali na Cisalpino. Skozi 22 kilometrov dolg predor Simplon nas je pendolino odpeljal do Lugana in Milana ter brez prestopanja vse do Monfalconeja. V italijanski Gorici pa smo trudni, a s popotnim izpletnom nadvse zadovoljni sklenili švicarski železniški krog.

Sončno septembrsko nedeljo smo odlično izrabili za »vzpon« na okolico slikovitega Matterhorna.



V Villarsu so nam prijazni gostitelji pripravili posebno vožnjo s tramvajem.



Melita Rozman Dacar: Posel delajo ljudje

Nekega davnega dne so naši predniki ugotovili, da je svet okrog njih veliko večji in obširnejši, kot ga oni vidijo iz svojih zavetišč. Prišli so tudi do ugotovitve, da je tam zunaj nekje obilo hrane, ki kar vabi, da jo nekdo pobere ali ujame. Samo, obstajala je manjša težava. Ves ta plen, ki se je kar ponujal, ni in ni hotel sam pridi do ljudi. Ne, ljudje so se morali začeti seliti in iskati dobrine. Seveda je pri tem spet nastal manjši logistični problem. Ko so se selili, je bilo treba s seboj vzeti tudi

lastnino. No, ni šlo drugače – culo na rame, pa pot pod noge. Jasno je, da so iznajdljivi ljudje kmalu našli rešitev, in sicer so za nošnjo tovara začeli uporabljati konje in druge močne živali. Tako so nastali prvi zametki tovarnega prometa. Čas in razvoj pa sta šla naprej. Že pred dvesto leti so nastale prve naprave, ki so delovale po principu železnice. V stari Grčiji, Malti in v delu Rimskega imperija so uporabljali neke vrste vlečena vozila za prevoz tovara, ki so jih vlekli konji, tirnice pa so bile

izklesane v kamen. Ista ideja se pojavi v Evropi veliko pozneje, okrog leta 1550, in sicer so bile »tirnice« iz lesa. Proti koncu 18. stoletja se pojavijo železne tirnice, britanski gradbeni inženir William Jessop pa izdela tirnico s sledilnim vencem. Jessop leta 1802 odpre prvo javno železnico – Surrey Iron Railway – v južnem Londonu, ki je za pogon uporabljala konje. Prva parna lokomotiva, ki je delovala na tirih, je bila zgrajena leta 1804, prva uspešna parna lokomotiva, legendarna The Rocket, pa

je bila delo Georga Stephenson. Prva uspešna proga ..., ah, nostalgija. Človek bi lahko ves dan sanjaril o teh romantičnih časih. Pa obrnimo kalendar za lepo število let – nazaj v prihodnost. Piše se vse prej kot romantično leto 2009, na eni strani fronte so sile recesije, okope in jarke pa branimo mi na tej strani. Videti je, da zmagujemo, pa vseeno pogledjmo, kaj pravijo v našem »strateškem poveljstvu«, PE Tovorni promet, kjer se ukvarjajo s trženjem naših storitev v tovarnem prometu. Pogovoril sem se z Melito Rozman Dacar iz službe za prodajo.

Najprej nam zaupajte, ali imate kakšen drug razlog za to, da ste se zaposlili pri nas, ali pa je to družinska tradicija, kot pri meni in še pri mnogih na Slovenskih železnica.

Moram reči, da je razlog enak - tradicija, in upam, da me boste v klub sprejeli brez težjih preizkušenj (smeh). Pokojni oče je bil zaposlen na železnici, in sicer v Centralnih delavnicah. Ker sem tista generacija, ki je že imela težave z zaposlitvijo, železnica pa je takrat ponujala možnost štipendije, je bila moja odločitev relativno lahka. Čeprav je bila prvotna želja šolanje v smeri zobotehnike, sem na koncu pristala na Fakulteti za promet. Ko sem končevala študij leta 1993, se je pokazala potreba po delovnem mestu v Službi za prodajo, in sicer v mednarodnem prometu – smer Italija. Leta 2000 sem začela opravljati dela in naloge vodje prodaje v Službi za uvoz, izvoz in notranji promet, leta 2007 pa sem po reorganizaciji prevzela Oddelek uvoza, izvoza in notranjega prometa. Letos sem tudi uspešno končala magistrski študij z zagovorom naloge o zadovoljstvu zaposlenih in organizacijski klimi kot ključu do uspešnega podjetja.



Povejva bralcem kaj o sestavi vaše službe, koliko vas je, kje delujete in podobno.

V našem oddelku je zaposlenih 27 ljudi, ki delujejo v območnih prodajah Ljubljana, Maribor, Postojna in Celje ter v centralni prodaji. Prodajalci na terenu ponujajo naše storitve slovenskim in tujim podjetjem. Strokovni sodelavci v centrali pa pridobivajo konkurenčne cene za tuje poteke in ponujajo storitve tujim poslovnim partnerjem in domačim špediterjem, ki prevažajo blago za slovensko gospodarstvo. Skupaj s kolegi iz Logistike zagotavljamo kakovostno izvajanje transporta. Naš oddelek daje velik poudarek timskega delu, kajti le tako lahko delamo uspešno. Pozitivno energijo prenašamo drug na drugega in vsa zadeva čudovito deluje. Drugače pa je v celotnem sistemu SŽ v prodaji doma in na tujem zaposlenih 41 ljudi.

In sedaj k poslu. Rad bi prepeljal neko večjo količino tovara. Kako bi se o stvari dogovorili?

Ni kaka velika umetnost, vse je v pristopu. Torej, najprej naša služba pridobi povpraševanje stranke, kar pomeni, da navežemo prvi stik, kjer se okvirno vidi, kakšna je narava posla. Nato s stranko uskladimo vsa morebitna vprašanja, ki so povezana s tehnično izvedbo prevoza – morebitne logistične težave pri stranki oziroma pri njegovemu dobavitelju ali prejemniku blaga (predvidene omejitve, dodatne želje). Sledi določitev cene, ki vključuje tudi pridobivanje konkurenčnih cen za tuje poteke, dokončno opredelimo vse okrog tehnične plati, se dogovorimo o dinamiki prevoza oziroma načinu izvajanja, sklenemo pogodbo in nato stvar steče. Skrbimo tudi za prodajne dejavnosti. V zadnjem času se je povečalo število neplačnikov, tudi pri izterjavi dolga se vključujemo.

Ker oba dobro veva, da po našem svetu straši stara

grda teta, ki sliši na ime Recesija, dajva še besedo ali dve o tem, kako to čarovnico preganjamo v našem podjetju.

Resnično, ta nam je dala prav vsem zelo močno misliti. Še v sredini lanskega leta smo imeli velike težave s prezasedenostjo prevoznih zmogljivosti, zato uporabnikom nismo mogli zagotavljati kakovostnega servisa, to pa je vplivalo na njihovo nezadovoljstvo in preusmerjanje h konkurenci. Po »napadu sil recesije« je bila čez nekaj mesecev situacija ravno obratna, morali smo jih dobesedno prositi, da bi spet delali z nami. Stranke seveda želijo čim več za čim manj denarja, ponuditi jim je treba dodatne storitve, se jim prilagajati, pa čeprav so naši procesi včasih drugačni.

Zavedati se moramo, da je cena le eden od dejavnikov za zadržanje oziroma pridobitev posla. Treba je zagotoviti popolno konkurenčno logistično storitev, za izvedbo storitve moramo stati vsi v verigi, in ne le prodajalci. Vsi, od skladiščnika do referenta, ki izda fakturo za opravljeno storitev. Kajti v tem trenutku, ko so cene na trgu zelo nizke, je težko prepričati potencialne uporabnike, da uporabijo železnico za prevoz svojega tovara.

Vse prevečkrat se stranke ne odločijo za nas iz preprostega razloga, ker jim ne moremo zagotoviti optimalne logistične rešitve, saj smo omejeni s slabo infrastrukturo in pomanjkanjem vozniških sredstev, na kar pa naša služba nima nobenega vpliva.

Kot da kriza ni bila dovolj, nas je zadela še huda konkurenca, tako na cesti kot na tirih. Izgubljene posle smo že deloma nadomestili z novimi, naj mi bralci verjamejo na besedo, da je to danes resnično pekleno delo. V Službi za prodajo smo povečali intenzivno prisotnost na domačih in tujih trgih, uvajamo nove produkte, kot na primer nov vlak za romunski ARAD, produkta BREZA (direktni vlak Breclav–Zalog) in JESEN (direk-

tni vlak za prevoz lesa iz Esna v Koper), strankam ponujamo kompletne logistične storitve, kjer sodelujemo pri manjših investicijah, na primer Pinus Rače, izvajamo storitev v organizaciji SŽ na trgih mimo Slovenije, seznanjamo obstoječe in stalne uporabnike o novih produktih in naših storitvah tudi po e-pošti in spletu, pridobivamo nove kupce z raznimi akcijami, kot na primer zadnja, ki smo jo izvedli: Pospeševanje prodaje.

Pa bi lahko storili še kaj za prepoznavnost našega podjetja in naših storitev, kajti recesija bo enkrat mimo, spet bomo na površju, nato pa bo treba zelo dobro krmariti, da spet ne potonemo.

Seveda, to delamo in bomo delali tudi v prihodnje. Začeli smo pri sebi. Skrbimo, da vsi optimalno opravimo svoje delo, in smo odgovorni (!) za svoje delo. Biti moramo lojalni podjetju, ki nam daje kruh.

Povečati moramo kakovost storitev in kupcu ponuditi širši nabor dodanih storitev. Razširiti moramo prodajno mrežo na tuje trge in tam agresivno nastopiti (s poslovnimi partnerji ali pa sami, tudi v smislu vstopa naših lokomotiv na tire vseh tujih železniških uprav). Še v večji meri bo treba investirati v osnovna sredstva, kot so vagoni, lokomotive, cestna vozna sredstva in prekladalna mehanizacija, skladiščne in distribucijske zmogljivosti in v razvoj ter posodobitev železniške infrastrukture. Predvsem to zadnje bi morala biti prva beseda vseh, ki se želijo resno pogovarjati o prihodnosti SŽ. Tako se bomo lahko najhitreje približali cilju postati regionalni operater in logist.

Naj vas povprašam o nekem, lahko rečeva nacionalnem športu na SŽ. To je »šimfanje« drugih služb. Pri vas imate verjetno isti problem, a ne? Oni na tovarnem samo sedijo in gledajo v »luft« ...

A, seveda, šport, ki nima konkurence med drugimi športi! V Prodaji smo večkrat jezni in razočarani, ko beremo razne prispevke v internih glasilih in poslušamo mnenja posameznikov, kako brez vsaj temeljnega poznavanja našega dela in okoliščin pri določenih poslih, podajajo mnenja in prelagajo krivdo trenutnega kriznega stanja in zmanjšanja obsega storitev na našo službo. Naj povem, da smo ta trenutek vsi sodelavci maksimalno na trgu, da pridobimo posle. V času, ko se cene konkurence vsak dan znižujejo, je potreben velik napor, vsakega uspeha oziroma vagona, ki ga prepeljemo za naše uporabnike, smo zelo veseli.

Ne smemo pozabiti, da smo mi kot Prodaja samo delček v verigi vsakega posla. Za uspeh ali polom nekega posla smo odgovorni vsi člani verige, pa naj se še tako čudno sliši – tudi tisti, ki tako radi šimfajo.

Ah, saj poznate definicijo kritika, ne? Kritičnik je človek, ki na ves glas govori, kako bi on naredil zadevo, če bi jo seveda znal. S tem je vse povedano. Sledi odklop – prosti čas. Ste tudi v prostem času tako borbena, ali se takrat prepustite miru.

Na prvem mestu je družina. Veliko časa preživimo na ranchu, kjer imamo kar nekaj živali in rastlin, ki zahtevajo skrb in posvečanje. Hčerki sta me navdušili za rolanje, podamo se na družinska kolesarjenja, poleti morje, pozimi smučanje. Dejavnost se ukvarjam s tekom in pilatesom. Starejša hči se dejavno ukvarja s plesom, tako da mi ritmi hip-hop niso tuji, mlajša pa rada jezdi konje, včasih se ji pridružim in takrat sem resnično na konju (smeh).

Nekaj spodbudnih besed za konec.

Timsko delo, pozitivna energija in znanje prinašajo uspeh. Razmišljajte v tej smeri.



Dizelektrične lokomotive JŽ/SŽ 642 in 643

Novost na področju modelne železnice

V prihajajočih mesecih prihaja na slovenski trg po dolgem času nov model lokomotive v merilu HO (1 : 87), označen z oznakami JŽ in SŽ. Gre za model znane lokomotive, ki jo poznamo pod popularnim imenom »**Đurica**«. To je lokomotiva vrste **JŽ/SŽ 642** in njena močnejša varianta serija 643. Modele lokomotiv te vrste smo na trgu sicer že lahko kupovali pred leti, a lokomotive so nosile le oznake francoskih železnic SNCF.

Naše znano podjetje Moko iz Domžal se je odločilo v tujini naročiti izdelavo modelov teh lokomotiv z našimi oznakami in našim načinom barvanja in bo tako ponudilo trgu limitirano serijo modelov, ki jih sicer v tej obliki ni mogoče kupiti nikjer. Gre za prvo tako in res pohvalno akcijo podjetja Moko, saj je na svetovnem trgu le malo modelov lokomotiv in vagonov v velikosti HO, ki bi nosili oznake naših železnic. Da bi original, ki je rabil kot osnova, po katerem je izdelan novi model lokomotive, bliže predstavili bralcem, smo za začetek pripravili zgodovinski opis nastanka lokomotiv vrste JŽ 642 in 643. Zapis je namenjen okviru prireditve ob predstavitvi novega modela lokomotiv v velikosti HO.

Zgodovinsko tehnični opis lokomotive

Odkritje bogatih zalog nafte v Teksasu (ZDA), pozneje pa tudi drugod po svetu, je konec 19. stoletja povzročilo nesluteni razvoj nove tehniške panoge – petrokemije. Zavrtati luknjo v zemljo, potem pa črpati neskončne količine nafte in jo prodajati za lep denar, je bil edinstven zaslužek, od katerega so mnogi obogateli.

Jasno je, da je bilo treba hitro najti porabnike, ki bi predelano nafto lahko s pri-

dom uporabili. Avtomobilska industrija je bila takrat še v povojih in se je razvijala, a poraba goriva še vedno ni bila zelo velika. Zato so vsi začeli špekulirati, kako bi močan motor z notranjim izgorevanjem postavili na železniški vagon in ustvarili lokomotivo z veliko vlečno močjo – in seveda krepko porabo goriva! Prav tu pa so strokovnjaki tistega časa trčili ob nepredvideno težavo. To je bila sklopka, ki je povezovala ali izklapljalala motor in kolesa. Pri malih močeh, do nekaj 100 KW, je klasična torņa sklopka delovala poslušno kot v avtomobilih in tovornjakih. Toda pri močeh nekako nad 300 KW in več je postala torņa sklopka neuporabna, prevelika in pretežka. Kot vemo, prenaša torņa sklopka vrtilni moment le na podlagi torņe površine in torņega koeficienta. Ker je torņa koeficient konstanta, je treba pri prenosu velikih moči povečati torņa površino sklopke. Izračuni pokažejo, da bi klasična torņa sklopka morala imeti več metrov premera za prenos velikih moči in je ne bi mogli spraviti v tirno vozilo zaradi njegovega predpisanega svetlobnega profila oziroma zaradi vožnje skozi predore, ki bi bili določenih standardnih dimenzij. Tako so vsi poizkusili direktnih pogonov od motorja do koles pri prenosih velikih moči propadli drug za drugim. Niti sistemi kombinacij s stisnjenim zrakom ali pa s parno dizelskimi lokomotivami ruske izdelave niso prinesli uspeha.

Prvo, res uporabno rešitev je razvil ruski profesor Jurij Lomonosoff. Zamislil si je, da bi dizelski motor velikih moči moral poganjati električni generator, od tod pa naj bi elektriko vodili v elektromotorje pri kolesih in bi tako poganjali lokomotivo, kot so takrat že delovale električne lokomotive. Gre v bistvu za lokomotivo, ki je vozila lastno elektrarno

s sabo. Princip delovanja je bil znan že prej, le da so bile prve izvedbe lokomotiv neuporabne. Prototip nove lokomotive iz leta 1926 pa je odlično delovala. Sistemi električnih pogonov za pogon tirnih vozil so bili takrat razviti že do široke uporabnosti. Res se je uporabljal takrat le enosmerni tok kot prenosnik energije, a stvari so vendarle bile dognane do komercialne uporabnosti in so odlično delovale. V bistvu je vse to bila tramvajska tehnologija, ki je takrat bila poznana že povsod po svetu.

Tako so ruske železnice naročile v tovarni Henschel v Nemčiji cel kontingent novih, tako imenovanih dizelektričnih lokomotiv. Lokomotive so sprva uporabljali na progah čez Ural in so pokazale odlične rezultate. Stalinov prihod na oblast, politične čistke in vrsta gospodarskih težav so razvoj dizelektrične lokomotive v Sovjetski zvezi žal zaustavile.

Rusko-nemški uspeh pa ni ostal neopažen drugod po svetu. Že kmalu se je na tirih družbe Jersey Central v ZDA pojavila lokomotiva št. 1000. Njena podoba je bila okorna, saj je bila kot nekakšen tovorni vagon, le da je imela še dodatna okna spredaj in zadaj. To je bil ameriški odgovor evropskim prizadevanjem, ki pa je dokončno potrdil izredno uporabnost električnega prenosa moči v lokomotivi, ki je nista več poganjala ogenj in voda. Američani so začeli z vsepšno proizvodnjo dizelskih lokomotiv in do konca druge svetovne vojne večidel zamenjali parno vleko z dizelskimi lokomotivami.

Modernizacija železnic v Evropi pa ni potekala tako hitro in množično kot v ZDA. Mnoge železniške proge so po raznih drža-



vah elektrificirali in uvajali klasične električne lokomotive. Dizelelektrične lokomotive so se zdele prenerodne, predvsem pa pretežke zaradi obilice bakra, ki je bil vgrajen v generator in v elektromotorje. Razne tovarne so poizkušale vendarle izdelati lahke mehanske prenosnike moči, podobne, kot so prestave v avtomobilu. Na tem področju je še najdlje prišlo z razvojem lastne tehnologije podjetje J. M. Voith iz St. Pöltna v Avstriji. Izdelali so vsestransko uporaben hidravlični prenosnik moči. Stvar deluje tako, da motor poganja močno črpalko, ta pa prek hidravličnega olja, ki je prenosni medij energije, poganja posebno turbino, ki je prek zobnikov povezana s kolesi. Namesto sklopke ali elektrike je tu torej črpalno-turbinski prenosnik, olje pa je zamenjalo elektriko kot medij prenosa pogonske energije na kolesa.

Nove lokomotive so bile bistveno lažje, cenejše in so imele odlične speljane karakteristike.

Vnela se je tiha vojna za prevlado, kateri prenosni sistem je boljši in bo zavladal na tirih sveta. Tovarne so med sabo tekmoval, katera bo izdelala boljšo lokomotivo po tem ali onem načinu prenosa energije. Danes vemo, da je z uporabo tiristorske tehnike in računalniške elektronike električni pogon dizelskih lokomotiv v prednosti pred hidravličnim.

Toda vrnimo se v preteklost. Druga svetovna vojna je pospeševala izdelavo in uporabo vojaški vozil, ki so imela vgrajene motorje z notranjim izgorevanjem. Kdo ne pozna na primer ameriških džipov, tovornjakov GMC (Đemsov) in tankov Sherman! Bili so skorajda neustavljiva vozila. Le malo pa je znano, da je ameriška vojska poleg parnih lokomotiv naročila v tovarni GM (General Motors) za vojaške potrebe več kontingentov štiri- in šestosnih dizelelektričnih lokomotiv. Po invaziji v Normandijo so med drugimi prišli ti stroji tudi na francoske železnice in so jih uspešno vključili

v promet. Po koncu sovražnosti so ti stroji ostali v Franciji kot del mednarodne pomoči UNRRA.

Lokomotive so v povojnem mirnem času vključili v vozni park Francoskih državnih železnic SNCF. O njihovi uporabnosti nimamo poročil, a zgodilo se je naslednje. V začetku petdesetih let je francoska industrija dobila zamisel, da bi tudi v Franciji začeli izdelovati dizelelektrične lokomotive. Tovarna tirnih vozil **Brissoneau & Lotz** je izdelala prototip štiriosne dizelelektrične lokomotive, ki svojega izvora ni mogla skriti. Že zunanja podoba je zelo spominjala na ameriško konstrukcijo lokomotiv iz časa druge svetovne vojne, a pogled na podvozja, ki so bila tipično ameriško zasnovana, je potrdil, da so francoski inženirji večidel prekopirali ameriško tehnologijo. Uvožene tehniške rešitve so ustrezno priredili za svoje potrebe. Tako je že leta 1953 nastala »povsem nova« francoska dizelelektrična lokomotiva vrste **SNCF BB 63400**. Za svoje potrebe so izdelali 580 lokomotiv te vrste.

Nova lokomotiva je pokazala za tisti čas odlične rezultate. Sprva so jih uporabljali za vse vrste vlakov, pozneje pa predvsem v tovarni službi, pri premiku in na stranskih progah. Slaba stran teh lokomotiv je bila razmeroma nizka končna hitrost. Kmalu pa se je pokazalo, da tudi moč 825 KM ni dovolj za naraščajoči promet. Zato so jih predstavili predvsem v težko premikalno službo, kjer so se te lokomotive odlično izkazale. Kot premikalke so bile v uporabi več desetletij in so s svojo prisotnostjo zaznamovale del železniške zgodovine SVCF.

Uporabnost in kakovost teh lokomotiv je pripeljala tudi do njihovega izvoza. Lokomotive te vrste v raznih lahno spremenjenih izvedbah in priredbah so izvažali v razne dežele sveta, še najraje v svoje kolonije. Zelo podobne stoje so licenčno izdelovali tudi Italijani. Sicer pa so Francozi te stroje prodajali povsod po svetu, na primer v

Belgijo, Španijo, na Kubo in seveda tudi v Jugoslavijo.

Modernizacija Jugoslovanskih železnic, JŽ, je bila velik projekt in je zahtevala med drugim tudi sodobna vlečna vozila. Tako so se v tistem času, 1950–60, Jugoslovanske železnice skupaj s Tovarno železniških vozil Đuro Đaković iz Slavonskega Broda in tovarno Goša iz Smederevske Palanke pridružile mednarodnemu dogovoru Eurofime za začetek lastne proizvodnje sodobnih lokomotiv in drugih pogonskih tirnih vozil v Jugoslaviji.

Tovarna Đuro Đaković naj bi izdelovala lahke dizelhidravlične lokomotive vrste JŽ 731, uporabne za premikalno službo po postajah, po licenci Jenbacher Werkeja iz Jenbacha na Tirolskem v Avstriji. Za vleko vlakov po vseh progah pa naj bi bile izbrane nam že znane zgoraj omenjene francoske dizelelektrične lokomotive vrste BB 63400, predvsem za vožnje po progah z nizko osno obremenitvijo. Lokomotive naj bi dobile oznako JŽ 642.

Tudi tovarna Goša iz Smederevske Palanke naj bi začela s proizvodnjo lahkih dvoosnih dizelskih motornih vlakov in njihovih prikolice vrste JŽ 812 in 818 po nemški licenci tovarne Uerdingen.

Prve lokomotive vrste JŽ 642 so izdelali v celoti v Franciji leta 1961 in jih dobavili v Jugoslavijo. Takrat se jih je zaradi mednarodnega dogovora Eurofima prejel vzdevek »eurofimke«. Pozneje je ta naziv potonil v pozabo, in železničarji so jih krstili za »đurice«, po imenu tovarne v Slavonskem Brodu. Kmalu zatem pa je stekla proizvodnja teh lokomotiv za potrebe JŽ tudi v tovarni v Jugoslaviji, kjer so jih do leta 1973 izdelali prek sto. Iz tega tipa lokomotive so v tovarni Đuro Đaković izvedli tudi ozkotirno različico lokomotive, ki pa je zaradi ozkega tira 760 mm zahtevala hidravlični prenos na kolesa, saj za elektromotorje večjih moči



med kolesi za progo ozkega tira v podvozjih ni bilo dovolj prostora. Tudi nekaj lokomotiv te vrste je v uporabi še danes!

Tedanji način jugoslovanske proizvodnje vozil smo v tistih časih zlobno imenovali »šraufencigar industrija«, saj je šlo v bistvu le za sestavljanje oziroma montažo vozil, izdelanih v celoti iz uvoženih delov. Da bi nekako zmanjšali carinske dajatve, ki so bile takrat za končne izdelke zelo visoki, so obšli predpise tako, da so lokomotive deklarirali kot jugoslovanski izdelek, ker so bile dodelane oziroma sestavljene doma. Pravzaprav pa so bile lokomotive v celoti sestavljene pri nas tako, da so bili vsi deli uvoženi kot posamezni sklopi. To so bili na primer: pogonski dizelski motor, cela podvozja, komandni pulti in vlečni motorji – vse to je bilo izdelano in finalizirano v Franciji in pripravljeno pri nas le za vgradnjo in medsebojno povezavo. Pozneje je tovarna čedalje bolj izpopolnjevala izdelavo teh lokomotiv, tako da so dele karoserij in manjše dodatke izdelovali tudi že sami. Njihova proizvodnja se je pri nas končala v sredini 70-ih let.

Sprva se jugoslovanske lokomotive niso razlikovale od francoskih skorajda v ničemer. Bile so enake barve in videza kot francoski stroji, le lastninski znak in serijska številka sta bili drugi, označene kot JŽ 642-000. Kmalu pa se je pokazalo, da je pri vzvratni vožnji na progi en komandni element premalo in stoji tako, da je pri taki vožnji nepregleden. Zato je začela tovarna [] []aković vgrajevati v strojevodske kabine po dva komandna elementa, pozneje so jih celo postavljali tako, da sta bila oba postavljena vsak v svojo smer vožnje. Poleg tega so v te lokomotive začeli vgrajevati parne generatorje za gretje potniških vagonov starih konstrukcij. Te lokomotive so dobile oznako 642-100 in naprej. Ob koncu proizvodnje teh lokomotiv so se pojavile še lokomotive 642-300, ki so obdržale še vedno po dva komandna elementa, vendar

jim niso več vgrajevali parnih generatorjev.

Lokomotive so se razlikovale tudi po težah. Stroji grupe 642-000 so bili težki 64 ton, stroji grupe 642-100 so bili težki 67,2 tone, grupa 642-300 pa 62 ton.

Po koncu proizvodnje lokomotiv vrste JŽ 642 se je leta 1973 proizvodnja nadaljevala z »novo« lokomotivo, ki so jo označili kot vrsto JŽ 643. V bistvu je šlo za identično lokomotivo, ki so ji z vgradnjo močnejšega motorja povečali moč za 100 KM. Tako je nova lokomotiva imela moč motorja 925KM. Zunanji videz lokomotive je bil identičen strojem 642-100. Barvna shema strojev je bila enaka prejšnjim lokomotivam vrste 642, le rumena črta pod zgornjim robom motornega dela je bila občutno širša in se je vlekla po vsej dolžini lokomotive. Spredaj in zadaj se je končevala v nekakšen veliki V in je bila pravzaprav edini novi dodatek, ki je bil bolj opazen. Tudi luči so bile posodobljene tako, da so nekateri stroji imeli spredaj zgoraj po dva žarometna skupaj. Tehnično gledano so bili vsi drugi vgrajeni tehniški elementi enaki vrsti 642. Pa vendar so se lokomotive med sabo razlikovale po detajlih in dodanih spremembah, kot so bile na primer dodatne klimatske naprave v strojevodski kabini, spremembe v samem hlajenju lokomotive, in zato drugačni razporeditvi hladilnih reber in še kaj. Tudi tovarniške tablice vedno niso bile pritrjene na istem mestu. Za te lokomotive je bilo značilno, da so bile tipičen primer tedanje jugoslovanske industrije, ki ji je bilo bolj malo mar doslednosti in popolnosti. Kot že vemo, je bila večina delov lokomotiv uvoženih, same lokomotive pa so bile sestavljene v Slavonskem Brodu na tak način, da so pametne glave Đuro Đakovićevih inženirjev vedno dodale ali odvzele kako malenkost z lokomotive, ali pa jo uredile prav po svoje. Te male in nepomembne spremembe so se spreminjale od stroja do stroja, kar je povzročalo neskončne možnosti variacij na isto temo. Ko so pozneje

v delavnicah lokomotive vzdrževali, so železniški mojstri postorili to in ono spet po svoje, in lokomotive so se spreminjale skozi čas tja v neskončno vrsto različic. Morda trdite, da danes niti ne vemo več natančno, kakšen je bili uradni videz prvotnih lokomotiv JŽ 642 in JŽ 643, ni pretiravanje. Skoraj vsaka lokomotiva je bila malce svojevrstna in je imela svoje posebnosti.

Tako se zdi, da je naloga izdelave poenotenega oziroma univerzalnega modela lokomotiv vrste JŽ/SŽ 642 in 643 v velikosti HO pravzaprav utopično početje, ki ga ne bomo nikoli dosegli v popolni idealnosti. Množica različic in predelav nas sili, da sprejmemo nekatere kompromise in izdelamo model tako, da bo čim bolj podoben le eni sami lokomotivi z določeno tekočo številko. O tem pa več pozneje ...

Danes so lokomotive SŽ 642 in 643 še vedno v uporabi, čeprav se zdi, da so njihovi dnevi šteti. Rabijo le še za premikalne potrebe in občasno za prestavo vagonov ali pa morda kak nabiralni vlak. Skupaj s stroji vrste 661 so v šestdesetih in sedemdesetih letih zaznamovale tedanji promet na naših progah in pospešile zaton parne vleke.

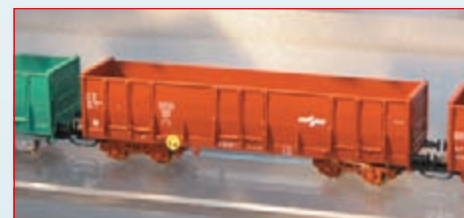
V južnih republikah nekdanje Jugoslavije so te lokomotive občasno še v prometu, vendar jih čedalje bolj opuščajo. Stari MGO dizelski motorji so izrabljeni do konca in goltajo nenormalne količine olja, kar draži njihovo uporabo. Zato se zdi, da so lokomotive vrste 642 in 643 na progah Balkana tik pred izumrtjem.

Nekatere lokomotive vrste JŽ 740 za ozki tir 760 mm, ki so prvotno imele vgrajene enake motorje kot lokomotive vrste 642, so pred nekaj leti remotorizirali. Vgradili so jim motorje Cumins, izdelane v Indiji, ki so se pokazali kot kakovostno in močnejše (okrog 900 KM) nadomestilo. Kako bo z remotorizacijo lokomotiv vrste 642 in 643, pa lahko le ugibamo.



Novosti iz sveta malih železnic

V Nürnbergu je od 4. do 9. februarja potekal mednarodni sejem igrač, na katerem so bile predstavljene novosti na področju malih železnic. Kljub gospodarski krizi je bilo opaziti kar nekaj novosti. Za veliko modelov, ki so bili napovedani pri raznih družbah za lansko leto, se je dobava odložila v letošnje leto. Opaziti je tudi povezovanje med podjetji in prihod manjših obrtnih delavnic, ki predelujejo in dograjujejo že obstoječe modele. Pri manjših obrtnih delavnicah pa se pojavljajo tudi maloserijski modeli. Skoraj vsi pa bolj ali manj uspešno iščejo svoje nove tržne niše.



PMT ima odslej v ponudbi model tovornega SŽ vagona Eas v merilu 1 : 120 (TT).



Vitrains bo imel letos v ponudbi v petih različnih barvnih shemah potniški vlak Minuetto v merilu 1 : 87 (H0), v električni in dizel različici.



Tilligov model tovornega vagona Habbis Transwaggon v merilu 1 : 120 (TT) bo dobavljiv v drugem četrtletju.



Japonski Kato bo od marca naprej imel v ponudbi tramvaje in celotni ulični tirni sistem v merilu 1 : 160 (N)



ACME je za april napovedal set dveh SŽ vagonov Mimara v merilu 1 : 87 (H0), maja pa še set štirih JŽ vagonov Mimara v merilu 1 : 87 (H0).



Za jubilej 75 let izdelave panoramskega steklenega vlaka razreda 491 bo Märklin v tretjem četrtletju dopolnil ponudbo z modelom v merilu 1 : 87 (H0).



Hobbytrain bo aprila poslal na trg model električne lokomotive ÖBB 1216 v merilu 1 : 160 (N). Takšne prave lokomotive vozijo tudi po slovenskih progah.



Vzorčni model dizel lokomotive SŽ 642-199 Jurica v merilu 1 : 87 (H0) podjetja Moko iz Domžal. Do poletja naj bi sledila še dva modela z različnim oštevilčenjem. Vsi trije serijski modeli bodo izdelani do poletja v majhnih enkratnih nakladah.



ACME je za maj napovedal dva JŽ vagona Goša Y, 1.-2. razred in 2. razred v merilu 1 : 87 (H0). Ista modela vagonov sta napovedana septembra v barvni shemi SŽ. Za september pa je napovedan še JŽ spalnik v merilu 1 : 87 (H0).



V drugem četrtletju bo pri Märklinu v ponudbi model električne lokomotive Adria Transport 1216-920 v merilu 1 : 87 (H0). V modelu bo vgrajena vsa najsodobnejša zvočna elektronika, ki jo Märklin vgrajuje v svoje prestižne modele.



Märklinov zgodovinski potniški vlak Adler bo letos v enkratni izdaji ob 175. obletnici železnic v Nemčiji. 3333 primerkov v merilu 1 : 87 (H0) in 666 primerkov v merilu 1 : 32 (1). Vsi primerki bodo oštevilčeni in certificirani.



Med izdelovalce modelnih železnic se je vpisal tudi izdelovalec elektronike ESU, ki je za drugo polovico leta napovedal prihod svojega prvega modela, dizelhidraulične lokomotive BR 215, v merilu 1 : 87 (H0).



JC ima letos v prodaji tri različne garniture potniškega vlaka Railjet v merilu 1 : 87 (H0). Prva garnitura vagonov razreda 200 in 600, druga garnitura vagonov razreda 300 in 500 ter tretja garnitura vagonov razreda 100, 400 in 700 sestavljajo celoten vlak Railjet.

XRAIL bo pospeševal prevoze vagonских pošilk

Posamezne vagonске pošiljke pomenijo petdeset odstotkov evropskega železniškega tovornega prometa. S fiksnimi stroški, ki znašajo 90 odstotkov stroškov, je storitev prevoza posameznih vagonских pošilk lahko uspešna oziroma dobičkonosna le ob zadostnem obsegu pošilk, ki omogočajo sestavo tovornih vlakov tako, da se pri tem opravi čim manj ranžirnega dela in voženj.

Osemnajstega februarja se je v Zürichu, v Švici, sestalo sedem večjih družb za železniški tovorni promet, ki delujejo v združenju Xrail, in podpisalo sporazum o sodelovanju pri mednarodnem prevozu posameznih vagonских pošilk. Sporazum je pomemben za ohranitev in razvoj te vrste prevozov. Xrail so ustanovili SBB Cargo (Švica), ČD Cargo (Češka), CFL Cargo (Luksemburg), DB Schenker (Nemčija, Nizozemska, Danska), Green Cargo (Švedska, Norveška) Rail Cargo Austria (Avstrija, Madžarska) in SNCB Logistics (Belgija). Partnerji menijo, da ima segment posameznih vagonских pošilk največje priložnosti za rast, vendar mora postati bolj konkurenčen in učinkovit. S sodelovanjem načrtujejo izboljšavo voznorednih povezav, dostop do informacij o gibanju vagonov med prevozom in hi-



Podpis sporazuma o sodelovanju v združenju Xrail, od leve proti desni: direktor tovornega prometa pri SNCB Logistics Geert Pauwels, član uprave ČD Cargo Rodan Senekl, direktor CFL Cargo Fernand Rippinger, direktor DB Schenker Rail dr. Alexander Hedderich, namestnik predsednika uprave Green Cargo Olle Wennerstein, član upravnega odbora Rail Cargo Austria Ferdinand Schmidt in predsednik uprave SBB Cargo Nicolas Perrin.

trejši odziv na povpraševanja po prevozi. Namreč devetdeset odstotkov vagonских pošilk v mednarodnem prometu partnerskih družb poteka med dvema ali več partnerskimi družbami.

Xrail je bil ustanovljen v Parizu leta 2007 na pobudo Medna-

rodne železniške zveze UIC. Nekaj poskusnih dejavnosti se je pokazalo kot uspešne, kar je privedlo do podpisa sporazuma. Zavezništvo Xrail se ne ukvarja s prevozi kompletnih vlakov ali intermodalnim prometom. Vsaka partnerska železniška družba bo še naprej

ohranila neposredni stik s svojimi strankami in neodvisnost pri oblikovanju cen. Več lahko preberete na spletni strani www.xrail.eu. Končni cilj je, da se v vsej Evropi vzpostavi visoko kakovostni standard in omrežje.

SBB Cargo se bo reorganiziral

V zadnjih nekaj letih je SBB Cargo zelo uspešno razširil svoje dejavnosti v Italijo, Nemčijo in severnomorska pristanišča. Že vrsto let so iskali mednarodnega partnerja za nadaljnjo rast dejavnosti, vendar je splošni gospodarski položaj preprečeval kakršen koli napredek. V začetku leto-

šnjega februarja so napovedali reorganizacijo poslovanja v tovornem prometu in več dejavnosti v notranjem prometu. Do leta 2013 naj bi te dejavnosti postale dobičkonosne, in sicer tudi s pomočjo države, če drugače to ne bo mogoče doseči. Ustanovili bodo hčerinsko podjetje za

prevoze kompletnih vlakov v mednarodnem prometu skozi Švico. Hkrati pa naj bi podjetje prevzelo že obstoječe podružnice v Italiji in Nemčiji in v naslednjih letih, po predvidevanjih, postalo zanimivo za partnerje v železniškem prometu.

Člana Jamarskega kluba Železničar na Elbrusu

Nobena skrivnost ni, da nekateri člani Jamarskega kluba Železničar ne gojimo zgolj afinitete do globin, temveč tudi do višin. Tako se skoraj vsako leto prime-ri, da se odpravimo na kakšno turo tudi v tuja gorstva. Ker ve-lja Elbrus (5642 m n.v.) za naj- višjo goro Evrope, je prišel čas tudi zanj.

Zamisel za vzpon na Elbrus, **speči ognjenik v verigi Visokega Kavkaza, le nekaj kilometrov od gruzinske meje,** se je pravzaprav porajala v avtorjevi službi, ko smo nekateri sotrpini sanjarili o poletnih počitnicah. Tam nam je uspelo k projektu pritegniti še nekaj sodelavcev, in nastala je mešana ekipa, ka-tere člani so imeli na tem izletu dokaj raznolike cilje. Prvotno smo načrtovali vzpon trije – po- leg podpisanega še članica JKŽ Ines Klinkon in sodelavec Miha Koderman -, vendar je izjemno uspešna ruska birokratska šola izučila take strokovnjake, da je bil vsak poskus neformalnega vodje naše mini odprave osvo- boditi se spon v Sloveniji naje- tega kombija, vnaprej obsojen na neuspeh. Zato sva se na vrh odpravila le oba udeležena čla- na JKŽ. Izredno uspešen držav- ni aparat nasploh neprestano skrbi, da ruski državi ne bi slu- čajno ostal česa dolžan. Tako je ob vsaj petih dovoljenjih, ki jih je treba pridobiti za to, da se pripelješ iz Slovenije pod Elbrus

z najetim kombijem, treba skr- beti tudi za družine policistov, ki vestno kaznujejo tudi naj- manjšo napako v upoštevanju cestno prometnih predpisov.

Po prihodu v vasico Terskol ob vznožju Elbrusa sva najprej za- čela poizvedovati o rezervaciji ležišč v tako imenovanih sodč- kih oziroma koči Dizel, izhodi- ščih standardne poti na Elbrus. Naj pojasnim, da se velika ve- čina gornikov, ki se odpravijo na Elbrus, v ta namen priključi kateri izmed komercialnih eks- pedicij, ki poskrbijo za organi- zacijo pristopa in vzpona. Po mukotrpnem iskanju in prego- varjanju v ruščini nama je konč- no uspelo dobiti telefonsko številko oskrbnika sodčkov, pri katerem naj bi naju čakala dvo- dnevna rezervacija.

Ker možnosti za dolgotrajno poležavanje v okolici sodčkov (okrog 3660 m n.v.) zaradi za- sedenosti ni bilo in ker nama bivakiranje na ledenem pokro- vu Elbrusa ni ležalo, sva si za aklimatizacijski vzpon izbrala drugo običajno možnost. Na Čeget peak, v lokalnem balkar- skem jeziku znan tudi kot Čeget Karabaši (3461 m n.v.), smo se vzpeli štirje. Malo pod njego- vim vrhom smo postavili bivak, prespali nevihtno noč in se na- slednje jutro v lepem vremenu vrnili v dolino. Poslovala sva se od preostalega dela ekipe, ki je šla raziskovat manj turistično



obljudene kavkaške doline, in se naslednji dan odpravila na drugo aklimatizacijo. Načrto- vala sva vzpon z žičnicami do sodčkov in po normalni smeri do Paštuhovih skal (okrog 4650 m n.v.), ali če bi šlo še malo viš- je, ter spust s smučmi in snežno desko v dolino. Dan je bil pre- krasen in hitro ter dokaj brez te- žav sva se vzpela do začetka zlo- vešče prečnice na višini okrog 5000 m nad morjem. Spust do izhodišča je bil užitek, v dolino pa nekoliko manj, saj najvišja v seriji treh žičnic ni delovala.

Naslednjo noč sva imela rezer- vacijo v sodčkih. Zaradi tega sva večer preživela v pakiranju in polnjenju najinih glikogen- skih zalog (beri prežiranju). Ko sva naslednji dan prišla pod žičnice, že prva ni delovala. Krajše sporazumevanje z žič- ničarji je navrglo ugotovitev, da ni jasno, kdaj jo bodo po- gnali, prav gotovo pa to ne bo v kratkem. Ko sva obupana že kakšno uro sedela ob vznožju, preklinjala rusko učinkovitost in tehtala nadaljnje možnosti, sva opazila spuščanje stare, vzpo- redne gondole, ki je rabila le še prevozu osebja in blaga. Toliko sva Rusijo že poznala, da sva vedela, da je z denarjem mo- goče vse. Nekaj namigov in že sva se škripajoče vzpenjala nad dolino najinemu cilju naproti.

Po dodatnem prevozu na ka- mionskem hrbtu sva drugi šok doživela, ko nama je oskrbnik sodčkov mirno povedal, da o najini rezervaciji ne ve prav nič, ter da ima zmogljivosti povsem zasedene. Kot po čudežu se je tedaj tam znašel možic, ki je tr- dil, da nama za isto ceno odda sodček, ki stoji na moreni 80 višinskih metrov nad temi. Noč sva v solidno urejenem sodu preživela sama.

Vzpon na vrh sva začela ob enih ponoči. Noč je bila jasna in malo je pihalo z zahoda. Ines je zaradi pomrznjenega snega imela nekaj več težav pri vzpe- njanju s smučmi. Zaradi tega in zaradi močnejšega vetra sva si pri Paštuhovih skalah nadela dereze. Do tod sva se vzpenja- la večinoma sama, tukaj pa so naju naenkrat zajele množice članov različnih, najpogosteje komercialnih odprav, ki so jih pripeljale cele eskadrilje ratra- kov. Na vzhodu se je proti preč- nici začelo daniti, vendar sva še pred vzhodom sonca pohitela v senco Elbrusovega vzhodnega vrha in naprej na sedlo. Preprih in senca na sedlu sta naju kma- lu pregnala v osončena pobočja zahodnega vrha, ki je samo od sedla visok kot kakšna Šmar- na gora. Višina se je najinima pomanjkljivo aklimatiziranima telesoma nad sedlom začela



maščevati. Tako nama je uspelo med enim in drugim počitkom napredovati kvečjemu po 25 do 30 korakov. Pobočje nad sedlom se je končno izteklo, vendar naju je na vršni uravnavi zajela megla. Vrh sva našla zgolj zaradi palic, zapičenih v sneg, ki označujejo potek normalne poti na vrh. Izčrpana zaradi višine na vrhu nisva prebila več kakor deset minut. Snela sva dereze, si nadela smuči in snežno desko ter »odtipala« proti sedlu. Čeprav spust načeloma ne pomeni večjih tehničnih zahtev, zaradi megle ni bil lahek, saj včasih nisem vedel, kje se končuje megla in kje se začneja sneg. Iz megle sva pokukala šele na višini okrog

5000 m n.v., kjer sva si tudi že opomogla od višine. Spust do žičnic je bil ponovno uživaški, vendar zaradi utrujenosti kljub vsemu nekoliko bolj pazljiv. Mimo še vedno nedelujočih žičnic sva se še isti dan odpravila v dolino.

Naš tritedenski izlet smo zaozkrožili s poleževanjem po vzhodnih obalah Črnega morja in obiskom Sočija, ki bo prizorišče zimskih olimpijskih iger leta 2014. Vrnitev v Slovenijo je bila po dotrajanih ukrajinskih cestah in ob prerekanju s policisti dokaj naporna.

Miha Staut,
Jamarski klub Železničar



Srečanje sošolcev železniško prometne komercialne šole Vižmarje–Podbrdo iz leta 1949/1950

Pred šestdesetimi leti smo se spoznali, videli prvič in postali prijatelji za vedno. Srečujemo se vsako leto, in sicer drugo sredo v septembru, že vrsto let in v različnih krajih. Letošnje srečanje nas je zaneslo v Šentjur pri Celju, kjer smo obujali spomine na lepa druženja pred šestdesetimi leti. Leta so prehitro minila, za nekatere pa še posebej prehitro. Od nekdanjih 98 sošolcev se jih je letošnjega srečanja udeležilo le dvanajst. Nekaterih

so žal že pokojni, nekateri so zelo bolehnii, nekateri pa so bili na okrevanju v zdravilišču. V Šentjurju smo si ogledali Muzej južne železnice. Predstavil nam ga je naš prijatelj gospod Mihael Bučar. Med ogledom smo se z nostalgijo spominjali dni, ko smo sicer delali v težkih razmerah, vendar bili so tudi lepi in nepozabni trenutki. Lahko rečemo, da mozaik zgodovine železnic na Slovenskem sestavlja tudi naše delo. Primer-

java starih časov z današnjim stanjem, načinom dela, razvojem in modernizacijo železnic je nepojmljiva in nemogoča. Na slikah smo se nekateri prepoznali, drugi pa so videli tudi obraze svojih dragih. Vsi pa smo ob tem vzdihovali: oj, mladost ti moja, kam si šla, oh, kje si.

Srečanje smo ovekovečili s skupinskim posnetkom pri lokomotivi pred muzejem. Zahvaljujemo se gospodu Bučarju za

njegov trud, delo in čas, ki ga vlaga v muzej, v spomin mlajšim generacijam. Po prijetnem kramljanju in obujanju spominov na lepe dni in na vse tiste, ki jih med nami več ni, smo se razšli kot še večji prijatelji in z željo, da se prihodnje leto, ko bo okrogla, 60. obletnica konca šolanja, srečamo Ljubljani.

Vinko Vidic

Srečanje sošolcev ŽEKŠ-a

Nekdanji sošolci, ki smo skupaj gulili klopi v razredu 3. d na Železniški elektrokovinarski šoli, v generaciji 1987–1988, smo se lani jeseni zbrali po več kakor enaindvajsetih letih. Srečanje po tolikšem času je bilo nadvse prisrčno. Napotili smo se na grad Dobrovo v Goriška Brda in si najprej ogledali klet ter degustirali vina, nato pa ob večerji še obujali spomine na šolske dni. Veseli smo bili, da so med nas prišli tudi sošolci oziroma kolegi s Hrvaških železnic iz Pazina.

Slavko Kastelic,
nadzornik vleke Ljubljana



Prvi šahovski turnir SŽ

Tridesetega januarja se je s prvim turnirjem od desetih pričel 4. šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic. Letos bo, zaradi velikega števila igralcev, namesto dosedanjih sedmih kol odigranih devet. Kljub močnem sneženju, ki je bilo ta dan v Ljubljani, se je v Stekleni dvorani na Kolodvorski ulici zbralo 63 igralcev. Že v četrtem kolu je prišlo do zanimivega dvoboja med lanskim vice prvakom Boštjanom Jeranom in nespornim vladarjem, trikratnim zmagovalcem cikla, mednarodnim mojstrom Leonom Mazijem. Z zmago je Jeran nakazal, da letos ne bo šlo po lanskem scenariju, ko si je Mazi na uvodnih turnirjih priigral veliko prednost in jo obdržal do konca. Mazi je moral v petem kolu še enkrat položiti orožje, tokrat proti fide mojstru Damjanu Plescu. Da pa je to bil najmanj uspešen dan za Mazija v zgodovini cikla, se je zakoličilo v osmem kolu, ko je doživel še tretji poraz proti Zlatku Jeraju. Jeran je nadaljeval z odličnimi igrami, ki jih je prikazal tudi že ob koncu lanskega cikla, in ostal neporažen. Z dvema remijema je postal zmagovalec na prvem letošnjem turnirju. Remi je odigral proti četrtouvrščenemu Matjažu Kodeli in drugouvrščenemu Plescu, ki je bil prav tako neporažen, vendar z enim remijem več kakor zmagovalec.

Najboljši železničar je bil Nenad Djekanovič, ki je s petimi osvojenimi točkami zasedel 23. mesto. Drugi najboljši železničar pa je bil Ivan Koderman, ki je v prvih petih kolih zbral 4,5 točke, nato pa mu je zmanjkalo koncentracije ter nekoliko športne sreče in je na koncu zasedel 30. mesto.

Vlastimir Đurđević

Vrstni red 1. turnirja:	Št. točk
1. Boštjan Jeran	8
2. Damjan Plesec	7,5
3. Dušan Čepon	7
4. Matjaž Kodela	6,5
5. Dušan Zorko	6,5
6. Leon Mazi	6
7. Džemal Veskovič	6
8. Bojan Hribar	6
9. Zuhdija Suljanovič	6
10. Blaž Debevec	6



Z leve: Damjan Plesec, Boštjan Jeran in Dušan Čepon.

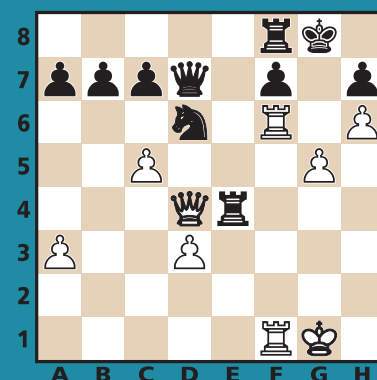
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 9

Belemu na potezi pozicija ob jemanju ene izmed figur ne obeta kaj več od remija, vendar v taboru črnega obstaja luknja, ki jo beli lahko kaznuje, in tako iztrži celo točko.

Basman : Balshan
(Izrael, 1981)



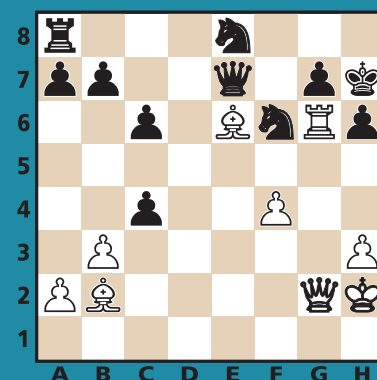
Rešitev:

1. Tg6+ fxg6 (1...hg6 2. Dg7#)
2. Dh8+ Kxh8 3. Txh8#

Primer 10

Črni je prepričan, da skakača tvorita neprebojni zid v njegovi obrambi kralja, toda beli ga že v prvi potezi šokira in postavlja pred nerešljive probleme.

Bauer : Goellner
(Berlin, 1956)



Rešitev

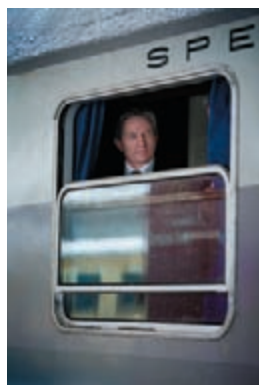
1. Txh6+ gxh6 (1...Kxh6 2. Dg5+ Kh7 3. Dh4+ Kg6 4. f5#)
2. Dg8+ Sxg8 3. Lf5#



Železnica v belem

Saj vem, da se bom zameril železničarjem, pa vendar – rad imam železnico v snegu in vsako zimo komaj čakam, da mineta deževna in zoprna november in december in da zemljo prekrije bela snežna odeja. Za železniškega fotografa je sneg več kakor dobrodošel dodatek, ki sliko dopolni z elementom drame – zasnežena in zaledenela čela lokomotiv in motornikov pričajo o borbi s snežno ujmo, snežinke, ki plešejo po zraku, prekrijejo sliko z mehko kopreno, ki ljudi in vlake zmehča, izbriše detajle in jih spremeni v silhuete, snežni prah, ki ga dvigajo in vlečejo za sabo drveči vlaki, še poudarjajo občutek hitrosti ...

Tu so še drugi čari zime na železnici, ki jih fotografija ne more zaznati – skoraj neslišno premikajoči se vlaki, iz daljav prihajajoči piski lokomotiv, ki svarijo pred nevarnostjo, mehki glas napovedovalke, ki se že ničkolikokrat opravičuje potnikom za zamude vlakov, ter ne čisto nazadnje, vroč čaj z dodatkom, ki ogreje premražene fotografove prste. Ja, res, zima na železnici je lepa. Ampak, kot sem rekel na začetku, najbrž se ne boste strinjali z mano ...





*Privoščite si
potep!*

Z vlakom!

70-odstotni popust
za skupinska potovanja mladih!

Ponudba velja:

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

Dodatna ugodnost: spremljevalec potuje brezplačno.

Ljubljana

- Salzburg 28 €
- Dunaj 38 €
- Zagreb 8 €
- Reka 8,20 €
- Beograd 28,20 €

Cene veljajo za povratna potovanja
v 2. razredu.



PaFaWag, Państwowa Fabryka Wagonów, je poljska tovarna železniških vozil v Wrocławu.

Šestinštirideset let bo že, kar se je ta pojem udomačil tudi pri nas, saj so iz te tovarne leta 1964 prišli k nam prvi elektromotorniki serije 311/315. Čeprav smo bili sprva nezaupljivi do izdelkov vzhodnjaške kakovosti, pa o popularnih »gomulkah«, imenovanih po takratnem poljskem predsedniku Vladislavu Gomulki, lahko rečemo, da so se v praksi dobro izkazale, posebno po številnih izboljšavah naših inovatorjev. Za malo denarja smo dobili dovolj muzike, da lahko rečemo, da so pošteno opravile svoje delo. Ni jih malo, ki so se jim s svojo robato obliko in preprostostjo prav priljubile, tako da je tudi takšnale značka postala dober ulov za zbiratelje.