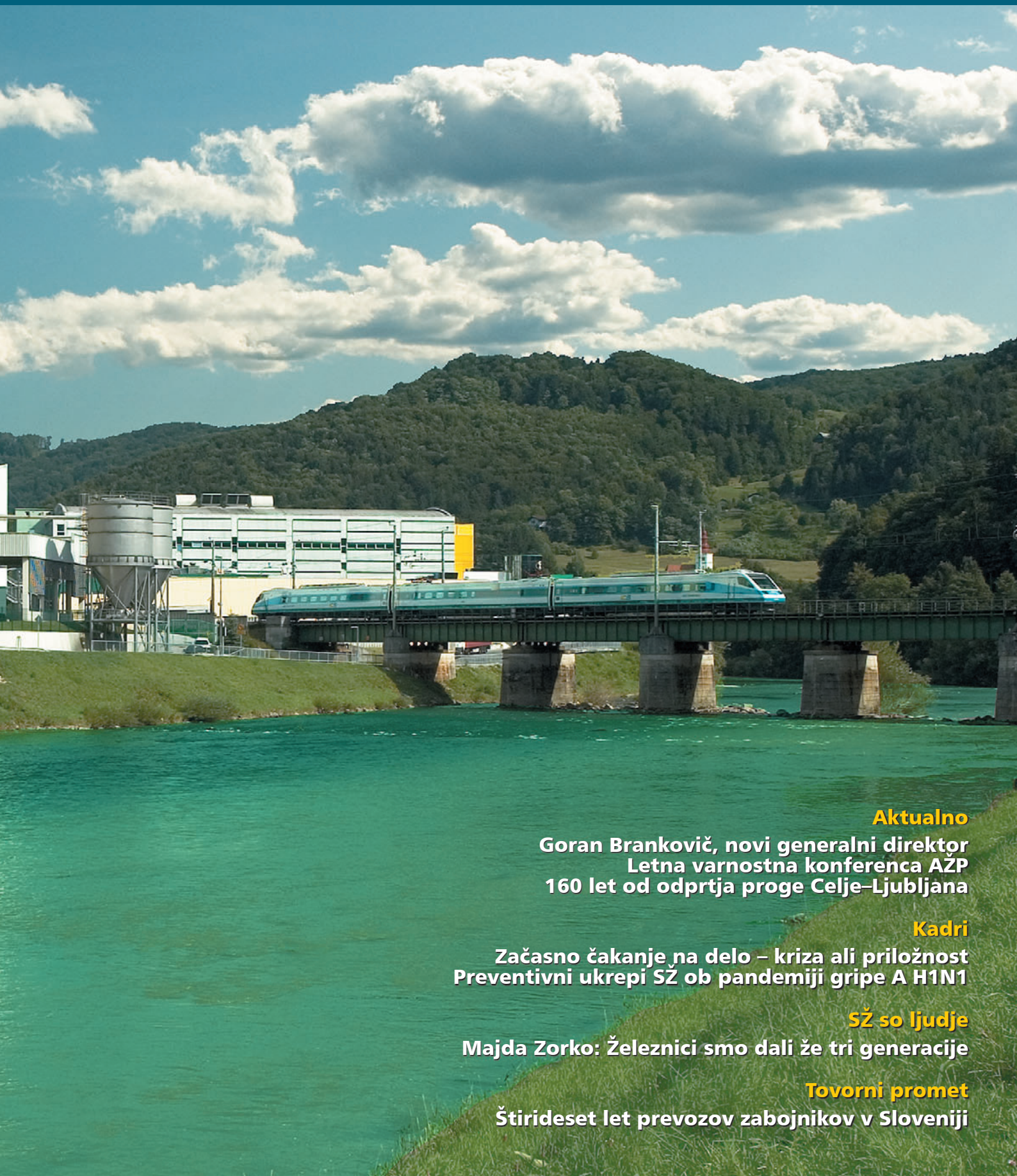


Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Goran Brankovič, novi generalni direktor
Letna varnostna konferenca AŽP
160 let od odprtja proge Celje-Ljubljana

Kadri

Začasno čakanje na delo – kriza ali priložnost
Preventivni ukrepi SŽ ob pandemiji gripe A H1N1

SŽ so ljudje

Majda Zorko: Železnici smo dali že tri generacije

Tovorni promet

Štirideset let prevozov zabojnikov v Sloveniji



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, Služba za organizacijsko komuniciranje • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Dario Cortese, Miško Kranjec, Marko Tancar, Ana Tušar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ – Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto v 12.500 izvodih • naslovniki jo prejema jo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 20. oktobra 2009.



Laško

Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Goran Brankovič, novi generalni direktor Slovenskih železnic

Prve korake bo usmeril v zaustavitev negativnih poslovnih trendov z nujnimi operativnimi ukrepi, ne da bi pri tem nesorazmerno ogrozili socialni položaj zaposlenih.

2



Aktualno

Letna varnostna konferenca AŽP: Varnost na železnici ne sme biti ogrožena

Izmenjava izkušenj in razumevanja evropske zakonodaje na področju varnosti železniškega prometa.

6

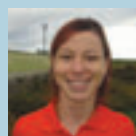


Aktualno

160 let od odprtja pomembne proge Celje-Ljubljana

Hrbenica slovenskega železniškega omrežja in del petega vseevropskega koridorja.

10



Kadri

Začasno čakanje na delo – kriza ali priložnost

Kljub ohranitvi pravic in obveznosti iz delovnega razmerja je čakanje težko sprejemljiv ukrep in v delavcih vzbuja nezaupanje in strah za svoje delovno mesto.

14

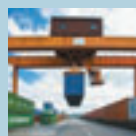


Kadri

Preventivni ukrepi SŽ ob pandemiji gripe A H1N1

Izvajajo in načrtujejo se določeni ukrepi glede na stopnjo razsežnosti pandemije nove gripe.

17

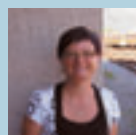


Tovorni promet

Štirideset let prevozov zabojnikov po slovenskih železnicah

Železnica je v Mariboru začela prevažati zabojnike in tako omogočila novo obdobje v transportu – razvoj kombiniranega transporta.

27



SŽ so ljudje

Majda Zorko: Železnici smo dali že tri generacije

Pogovorili smo se z Majdo Zorko, ki je zaposlena v mariborski sekciji za potniški promet kot strokovna učiteljica in tehnologinja za komercialno.

30



1

Uvodnik

Marino Fakin

odgovorni urednik Nove proge

S prvim oktobrom vodi Slovenske železnice novi generalni direktor, Goran Brankovič. Po temeljiti seznanitvi z razmerami na Slovenskih železnicah bo prve korake umeril v zaustavitev negativnih poslovnih trendov z nujnimi operativnimi ukrepi, ki bodo omogočili preživetje podjetja, ne da bi pri tem nesorazmerno ogrozili socialni položaj zaposlenih. »V ta namen bo treba izvesti finančno konsolidacijo, racionalizirati poslovanje in okrepiti tržne dejavnosti,« je povedal Brankovič.

S Slovenskimi železnicami se vsako leto vozi več potnikov, lanska številka je dosegla že okrog 17 milijonov prepeljanih potnikov in težnje kažejo na nadaljnje povečevanje. Večina potnikov na vlakih je stara med 15 in 50 let, med njimi pa so najštevilčnejše zastopani dijaki in študentje, zaposleni in poslovni potniki. V novem šolskem letu smo dijakom, vajencem in študentom ponudili različne možnosti nakupa subvencioniranih abonmentnih vozovnic po ugodnih cenah. Letošnja novost je brezkontaktna čip kartica.

Avgusta je zaživila posodobljena spletna stran potniškega prometa Slovenskih železnic www.slo-zeleznice.si, ki jo mesečno obišče več kot 120 tisoč različnih obiskovalcev. Trenutno prenavljamo spletno stran tovornega prometa, ki bo še zanimivejša, uporabnejša in informativnejša za poslovne partnerje in druge uporabnike.

Pred štiridesetimi leti je železnica v Mariboru začela prevažati zabojnike oziroma kontejnerje in tako omogočila novo obdobje v transportu – razvoj kombiniranega transporta na tleh nekdanje Jugoslavije. Železnica v Sloveniji je bila med prvimi, ki so strankam ponudili v tistih časih inovativno transportno storitev oziroma redne prevoze blaga v zabojnikih. Danes so Slovenske železnice še vedno pomemben dejavnik v kombiniranem transportu ter pri prevozi zabojnikov med Luko Koper in njenim gospodarskim zaledjem.

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je v Mariboru organizirala prvo letno varnostno konferenco o varnosti v železniškem prometu. Strokovnjaki iz tujine in Slovenije so predstavili organiziranost železniškega sistema, nacionalnega varnostnega organa in zakonodajo v svojih deželah in v EU. Slovenske železnice so opozorile na težave, ki izvirajo iz različnega razlaganja zakonodaje, in na dolgotrajne in drage postopke za pridobitev obratovalnega dovoljenja za vožnjo na tujih progah. Minister za promet dr. Patrick Vlačič je meni, da je pa varnost na železniškem sektorju dobra, in povedal, da ministrstvo presoja o organiziranosti agencije in direkcije ter o tem, ali je poslovni model Slovenskih železnic najboljši mogoč. »Ministrstvo za promet pripravlja študijo, ki bo dala odgovore glede agencije, direkcije in Slovenskih železnic,« je povedal Vlačič.

Aktualna tematika na kadrovskem področju je čakanje na delo. Če delodajalec zaradi zmanjšane obsega dela in spremenjenih delovnih procesov začasno ne more zagotavljati dela, lahko napoti na začasno čakanje na delo, pri čemer delavec ohrani vse pravice in obveznosti iz delovnega razmerja. Ukrepi začasne čakalnice na delo pri nekaterih delavcih vzbujajo strah, da je to hkrati tudi začetek ugotavljanja presežnih delavcev. Takšne bojazni so neupravičene. Dr. Zdravko Lavrič je podrobno predstavil, kaj pomeni čakanje na delo in kaj prinaša delavcem in delodajalcu.

Z novo gripo se je pojavilo vprašanje ogroženosti v železniškem prometu, kjer so nekateri delavci bolj izpostavljeni okužbam. Slovenske železnice zato načrtujejo in izvajajo določene preventivne ukrepe. Glede na širjenje gripe in pri pojavu epidemije večje razsežnosti bodo zaposleni dobili dodatna navodila za ukrepanje in zaščitna sredstva. Dr. Helena Bogina Puš svetuje, da če opazite znake bolezni, po telefonu pokličite osebnega zdravnika, če je zdravnik odsoten, pa najbližjo dežurno ambulantno in počakate na navodila.

Ugibanja smo preverili pri poslovodstvu

Nekateri mediji kdaj poročajo nepopolno ali na podlagi neuradnih informacij, zato smo pri poslovodstvu Slovenskih železnic (SŽ) preverili ugibanja o neusklajeni slovenski železniški zakonodaji in možnosti za stečaj. Poslovodstvo SŽ zavrača omenjene navedbe, ki niso utemeljene, med delavce SŽ pa vnašajo nemir ter hkrati negativno vplivajo na delovno storilnost kolektiva, ki si v zaostrenih tržnih razmerah z vso močjo in znanjem prizadeva izboljšati poslovanje. Državni zbor je na predlog Ministrstva za promet na svoji osmi seji, 27. julija 2009, že sprejel Spremembe in dopolnitve Zakona o železniškem prometu. Mnenje, da ministrstvo poziv oziroma zahteve Evropske komisije ni upoštevalo in vpelo v sprejete spremembe zakona, je tako napačno. SŽ od države ne prejema nikakršne pomoči. SŽ med drugim pogodbeno opravljajo obvezno javno gospodarsko službo prevoza potnikov, vodenja prometa, upravljanja in vzdrževanja javne železniške infrastrukture (katere izključni lastnik je država) po vnaprej določenih merilih in ceniku. Zato prejmejo skladno s pogodbenimi določili plačilo. Plačila so zaradi dolgoletnih namenskih proračunskih sredstev bistveno manjša, kot bi bila potrebna za normalno delovanje sistema, za dodatna investicijska vlaganja pa jih praktično ni. Zaradi takšnega odnosa države do SŽ in zaradi

nujnih potreb opravljanja obvezne javne gospodarske službe, naj gre za prenovu voznega parka v potniškem prometu ali infrastrukturo ali pa za varno odvijanje prometa, so se SŽ prisiljene občasno zadolževati. Več kot logično je, da za to potrebujejo jamstvo, ki jim ga lahko da le stoddostni lastnik podjetja, za katerega tudi opravljajo storitve – to je država. Pri državnih pomočeh pa gre za dejansko pomoč države, ki je v evropski zakonodaji natančno nadzorovana in regulirana. Vsaka država mora vsako pomoč operaterju prej prijaviti Evropski komisiji in dobiti soglasje zanj, šele potem je mogoča podelitev državne pomoči. Naša država je pred vstopom v Evropsko unijo skladno z direktivo 91/440 to možnost imela, vendar je ni izrabila, oziroma jo je le minimalno. Država ni pravočasno finančno sanirala SŽ, ni vložila potrebnih sredstev v amortizirano infrastrukturo in zastarel vozni park, in tako ni pripravila svojega nacionalnega prevoznika na boj na konkurenčnem evropskem trgu. Druge članice EU so to seveda storile, in to se jim danes bogato obrestuje. Po desetletjih lastnikovega ignoriranja železniškega sistema je govoriti o stečaju in »zdravih jedrih« več kot tendenciozno in kaže na to, da še danes nihče ne razmišlja o dolgoročnih razvojnih rešitvah in nujnih ukrepih, temveč le v znani smeri – zaprimo in tako rešimo težavo.

Sklic seje nadzornega sveta

Sindikati so že pred prihodom Gorana Brankoviča na Slovenske železnice opozorili na aktivnosti uperjene proti lastniku SŽ, državi in njenim predstavnikom v nadzornem svetu in hkrati zahtevali sklic izredne seje nadzornega sveta. Goran Brankovič bo nadaljeval pogovore s predstavniki sindikatov Slovenskih železnic o varčevalnih ukrepih in izboljšanju poslovanja. Kot pravi, je prav, da se pošteno pogovarjamo, delamo v korist podjetja in s tem v korist vseh nas sodelavcev.

Izplačilo plač ni ogroženo

Aleš Tavčar se je na poziv sindikatov odzval z dvema sestankoma. Na drugem sestanku predstavnikov sindikatov je tudi povedal, da izplačila plač za leto niso ogrožena.

Sanacija plazu med Lazami in Kresnicami

Proga med postajama Kresnice in Laze je bila zaradi posledic neurja v celoti zaprta 10. julija od 3.10 do 13.40, ko je bil odprt levi tir. Desni tir je bil odprt šele naslednji dan, 11. julija, ob 12.08. Po končani zapori je bila na poškodovanem odseku na obeh tirih uvedena počasna vožnja. Zaradi zaprtja proge je bil oviran železniški promet. Prevoz z mednarodnimi potniškimi vlaki je bil organiziran po obvozni poti čez Dolenjsko, v lokalnem potniškem prometu pa je promet na omenjenem odseku potekal z nadomestnimi avtobusnimi prevozi. Stroški začasne sanacije – odprtje tira in prevoznost za počasno vožnjo vlakov s 30 kilometri na uro – znašajo 120 tisoč evrov. Stroški sanacije za hitrost vlakov, ki velja po voznem redu, bodo po predračunu ŽGP Ljubljana okrog 650 tisoč evrov. Stroški za nadomestne avtobusne prevoze ob nepričakovani zapori obeh tirov med postajama Kresnice in Laze so bili nekaj manj kot 2500 evrov. Izpad dohodka v potniškem prometu je bil minimalen, saj je bila prepeljana večina potnikov. Zaradi zapore proge med postajama Laze in Kresnice je bilo odpovedanih dvanajst voženj tovornih vlakov, sedem tovornih vlakov pa je

bilo zadržanih na poti. Ovira zaradi zapore tira je povzročila 15,303 minute zadrževanja tovora, ocena stroškov, ki so nastali zaradi zadrževanja vagonov, pa je okrog 286 tisoč evrov.

Olga Žvanut



Goran Brankovič, novi generalni direktor Slovenskih železnic

Na podlagi odstopne izjave je 7. julija nadzorni svet razrešil dr. Matica Tasiča s funkcije generalnega direktorja Slovenskih železnic. Nadzorni svet je na funkcijo generalnega direktorja družbe, v skladu z Zakonom o gospodarskih družbah, začasno imenoval člana nadzornega sveta Aleša Tavčarja, ki je funkcijo opravljal do imenovanja novega generalnega direktorja družbe. Strokovna razpisna komisija za izbiro novega generalnega direktorja družbe Slovenske železnice, d. o. o., je med 15 pravočasno prispelimi vlogami za razpis generalnega direktorja družbe na osebni razgovor povabila štiri izbrane kandidate, in sicer Alojza Rota, Antona Kavčiča, Gorana Brankoviča in Mihaela Babiča. Od vseh štirih kandidatov je s svojim programom in osebno predstavitvijo ter dosedanjimi izkušnjami na vodilnih delovnih mestih člane komisije najbolj prepričal Goran Brankovič. S 1. oktobrom je tako vodenje Slovenskih železnic prevzel novi generalni direktor, Goran Brankovič.

Goran Brankovič se je že prvi dan lotil konkretnih nalog, nam sodelavcem pa namenil tudi nekaj spodbudnih besed:

Goran Brankovič
Generalni direktor Slovenskih železnic



Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci!

Rad bi se osebno srečal z vsakim od vas, toda ker je v tem trenutku nujno treba nameniti vso pozornost poslovanju Slovenskih železnic, mi dovolite, da vas pozdravim s tem pismom.

S 1. oktobrom sem prevzel mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic. Moje imenovanje na čelo ene najpomembnejših družb v Sloveniji si štejem za velik osebni in karierni uspeh, predvsem pa ga jemljem kot veliko odgovornost. Ni skrivnost, da naše podjetje ni v zavirljivem stanju. Zlasti padec obsega tovornega prometa je naše poslovne rezultate krepko potegnil v rdeče številke. Z enakimi težavami se v obdobju gospodarske krize srečujejo tudi druge železnice povsod po Evropi. To pa seveda ne more biti razlog, da ne bi mogli s skupnimi močmi doseči

boljših rezultatov. Že pred mojim imenovanjem sem se zavedal, da me pričakuje odgovorno in zahtevno delo z le enim ciljem – Slovenske železnice pripeljati v boljše stanje ter jih preoblikovati v uspešno, konkurenčno podjetje.

Svoje prve dni v naši družbi namenjam temeljiti seznanitvi z razmerami in z ožjo vodstveno ekipo. Naš prvi cilj je jasen – z nujnimi operativnimi ukrepi moramo zaustaviti negativna poslovna gibanja. S tem moramo omogočiti ne le preživetje našega podjetja, temveč tudi postaviti temelje za rast v prihodnje. Zato bodo potrebni finančna konsolidacija, racionalizacija poslovanja ter okrepitev tržnih dejavnosti. Dolgoročnega razvoja seveda ne more biti brez jasno zastavljenih prednostnih nalog in načina njihovega izpolnjevanja. Zato bom skupaj s sodelavci pripravil strateški načrt. V njem bom zbral odgovore na ključne izzive prihodnosti, povezane z logističnimi storitvami, globalizacijo poslovanja ter razvojem novih produktov. Pri tem pričakujem tudi sodelovanje in podporo lastnika – države.

Nikakor pa ne gre pozabiti na dejavno in konstruktivno sodelovanje s socialnimi partnerji; prav je, da se opozori na zadeve kjer se meni, da bi se moralo ukrepati, narediti drugače. Morebitnih težav ali nepravilnosti nikakor ne bomo pometali pod preprogo, o njih se bomo pošteno pogovarjali in jih reševali v korist družbe, ter vseh vas sodelavcev, ki si v zaostrenih tržnih pogojih z vso močjo in znanjem prizadevate izboljšati poslovanje.

Spoštovane železničarke in železničarji! Na koncu bi se vam rad zahvalil za vaš prispevek, ki ga s svojim resnim in odgovornim delom vsak dan, tudi v težkih delovnih razmerah, dajete našemu podjetju. Verjamem v vas in prepričan sem, da nam bo skupaj uspelo, da boš naš vlak zapeljal na tir uspeha.

Slovenskim železnicam za opravljanje vzdrževalnih del v javno korist za leto 2009 še 11.666.736 evrov

Vlada Republike Slovenije je 13. avgusta s Slovenskimi železnicami, d. o. o., sklenila Aneks št. 2 k Pogodbi št. 1-2/2008-2009 o opravljanju vzdrževalnih del v javno korist za obdobje od 1. 1. 2008 do 31. 12. 2009, s katerim se vrednost pogodbe povečuje na 63.034.773,81 EUR.

Z Aneksom št. 2 k tej pogodbi bo naročnik upravljavcu zagotovil še 11.666.736 EUR za izvedbo projektov v letu 2009, medtem ko je po dvoletni pogodbi že zagotovljenih 4.960.000 EUR. Sredstva v skupni vrednosti 16.626.736 EUR so zagotovljena s proračunom za leto 2009 za naslednje projekte:

- Priprava in vodenje projektov: 1.610.000 EUR,
- Varstvo okolja in protihrupne ograje: 950.000 EUR,
- Zavarovanje nivojskih prehodov: 1.435.000 EUR,
- Obnova železniških prog in odprava počasnih voženj, Obnova železniške proge Košana–G. Ležeče: 6.750.000 EUR,
- Modernizacija Kočevske proge – 1. faza: 5.881.736 EUR.

Dr. Andrej Godec na čelu Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo

Vlada je 23. julija za direktorja Direkcije Republike Slovenije za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo imenovala dr. Andreja Godca, in sicer za dobo petih let z možnostjo ponovnega imenovanja.

Andrej Godec, doktor tehniških znanosti (fakulteta za promet v Zagrebu), je z železnico povezan že vse življenje; med drugim je bil 1974–2005 direktor infrastrukturnega dela SŽ, član uprave SŽ ter namestnik generalnega direktorja SŽ. V letih 2005 in 2006 je opravljal funkcijo tehnično-komercialnega direktorja delniške družbe Siteep, do leta 2007 pa je prevzel mesto svetovalca predsednika družbe SCT za procesno avtomatiko in bil direktor hčerinske družbe; v družbi Tehnoing inženiring, ki je v stoddstotni lasti družbe CM Celje, je bil v obdobju 2007–2009 odgovoren za železnice, vodenje, organiziranje dela in inženiring.

Od marca letos opravlja funkcijo vršilca dolžnosti direktorja Direkcije RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo in je predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic. Je tudi soavtor ter sodelavec pri mnogih študijah s področja železnic ter višji predavatelj na fakulteti za gradbeništvo v Mariboru.

Priznanje za SŽ ŽIP



Matija Potokar, župan Občine Divača, je podelil priznanje Jožetu Koleču, direktorju ŽIP (na levi). (foto: Bogdan Macarol)

Slovenske železnice pogosto in dobro sodelujejo z občinami po Sloveniji. Tokrat je Občina Di-vača podelila priznanje SŽ ŽIP, odvisni družbi Slovenskih železnic. SŽ ŽIP v Občini Divača skrbi za urejanje okolice Železniške postaje Divača, samskega doma v Divači, parka na postaji in muzejske lokomotive, ki so jo delavci SŽ ŽIP tudi v celoti prenovili. Pri parku za železniško postajo v Divači je novo avtobusno postajališče, kjer je SŽ ŽIP uvedel redno linijo avtobusnega prevoza na relaciji Divača–Škocjanske jame in Lipica za potrebe turistov in občanov. Prav letos podjetje praznuje 15. obletnico delovanja, kar pomeni dodatno upravičenost izkazanega priznanja. Podjetje SŽ ŽIP deluje po celotni državi, kjer vzdržuje objekte in njihovo okolico ter opravlja raznovrstne storitve. Med najpomembnejše sodijo upravljanje počitniških objektov, samskih domov ter izvajanje avtobusnih prevozov. Posebnost tega podjetja predstavlja skrb za ljudi s posebnimi potrebami oziroma zaposlovanje invalidov. Ta skrb pomeni v današnjem času še posebno odliko.

Prenovljena spletna stran Slovenskih železnic

Spletno stran www.slo-zeleznice.si mesečno obišče več kot 120 tisoč različnih obiskovalcev. Na Slovenskih železnicah zato prenavljamo spletno stran, ki bo še zanimivejša, uporabnejša in informativnejša za potnike, poslovne partnerje in druge uporabnike.

Od 20. avgusta si tako že lahko ogledate spletno strani potniškega prometa v prenovljeni podobi. Spletno stran še urejamo, zato se za morebitne napake opravičujemo in prosimo za razumevanje. Veseli bomo vseh vaših komentarjev, ki jih sprejemamo na naslovu info@slo-zeleznice.si.

Želimo vam prijetno brskanje po spletni strani in upamo, da boste spletno strani obiskali večkrat in našli veliko zanimivih in uporabnih informacij.

Slovenske železnice se predstavljajo

Septembra sta potekali dve zanimivi prireditvi, na katerih so svoje storitve predstavile tudi Slovenske železnice.

Med 9. in 16. septembrom je v Celju potekal že **42. Mednarodni obrtni sejem**, ki se je v več kot štirih desetletjih razvil v največji in najpomembnejši sejem v Sloveniji in

tem delu Evrope. Sejem se je razvil v poslovno središče, ki na enem mestu ponudi razstavo najboljših dosežkov domačega in tujega podjetništva za podjetnike ter sprostitev, zabavo in ugodne nakupe za zasebne obiskovalce. Slovenske železnice so na svojem razstavnem prostoru predstavile svoje storitve v potniškem prometu in prevoz malih po-

šilk pod blagovno znamko SŽ Express.

Med 30. septembrom in 2. oktobrom so Slovenske železnice svoje ponudbe za starejše predstavile na **Festivalu za tretje življenjsko obdobje**. Ta je tudi letos potekal v ljubljanskem Cankarjevem domu. Organizatorji so tudi letos poskrbeli za dobro vzdušje med razstavljalci in obiskovalci na

razstavnem prostoru, dvorane pa zapolnili z zanimivimi predavanji, ustvarjalnimi delavnicami in polemичnimi okroglimi mizami. Vse to je povezoval pester in kakovosten kulturni program na Odprtem odru, vsak dan festivala pa so bili tudi posebni kulturni dogodki, kot je Srečanje pevskih zborov društev upokojencev Slovenije.

Usposabljanje pripadnikov posebne policijske enote

Pripadniki posebne policijske enote so se sredi septembra na potniški postaji Ljubljana usposabljali za naloge pri prevozih navijačev z vlakom. V dveh dneh so spoznali potniške garniture in vagonih ter se seznanili z napravami na vagonih in elektromotornih vlakih. V vlaku so opravili tudi praktični del usposabljanja in izvedli nalogo zavarovanja vlaka pri prevozu navijačev. Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost že vrsto let dejavno sodeluje s policijo, saj zaposleni na Slovenskih železnica želimo omogočiti varen prevoz navijačev ter preprečiti morebitne izgrede in uničevanje železniških voznih sredstev in opreme.

Zoran Matijević



Vodja vlaka preprečil nesrečo



Vodja vlaka Velimir Gojković: »Ukrepati je bilo treba zelo hitro, saj so nas do morebitne tragedije ločevale samo sekunde. Takšnega primera na železnici ne pomnim.«

D drugega avgusta je vodja vlaka Velimir Gojković spremljal vlak InterCity Slovenija št. 1024 iz Kopra v Maribor. Pri pregledu vlaka v Kopru je opazil, da na strehi vlaka, pod električno napetostjo, leži mladenič. O tem je takoj obvestil vlakovno odpravnico in strojevodjo ter poklical policijo. Nato je poskrbel za izklop elektrike v vozni mreži.

Tako je preprečil izredni dogodek in rešil življenje mladeniča, ki se očitno ni zavedal, da ravna nepremišljeno, saj se je nameraval peljati na streho vlaka. Nekaj potnikov, ki so bili priča dogodku, je Velimirja pohvalilo za prisebno in hitro ukrepanje ter zapisalo svoja opažanja v knjigi pohval na koprski potniški postaji.

Visoko raven varnosti na železnici omogočajo železničarji na različnih delovnih mestih, ki znajo prepoznati nevarnost in



Mladenič je spal na strehi vlaka ICS v Kopru.

nemudoma ukrepajo v skladu s predpisi in navodili. Slovenske železnice se zaposlenim zahvaljujejo za vsako ukrepanje, ki lahko reši življenja in prepreči

morebitne izredne dogodke. Poslovna enota potniški promet je zato sprejela sklep, da se Velimirja Gojkovića primerno nagradi.

Posnetek s tiskovne konference.
Z leve: Marcel Verslype,
Zoltan Kazatsay,
dr. Patrick Vlačič in Boris Živec.



Letna varnostna konferenca AŽP

Varnost na železnici ne sme biti ogrožena

Javna agencija za železniški promet (AŽP) je od 16. do 18. septembra v Mariboru organizirala prvo letno varnostno konferenco o varnosti v železniškem prometu. Namen konference je bila izmenjava izkušenj glede zagotavljanja varnega železniškega prometa v Evropski uniji in doseči poenoteno razumevanje evropske zakonodaje na področju varnosti železniškega prometa. Zato je AŽP povabila strokovnjake iz tujine, ki so predstavili organiziranost železniškega sistema, nacionalnega varnostnega organa in zakonodajo v svojih deželah in v EU. Udeležence je zanimala tudi organiziranost varnostnega organa v Sloveniji in odgovornost železnice za varnost v železniškem prometu. Slovenske železnice so opozorile na težave, ki izvirajo iz različnega razlaganja zakonodaje, in na dolgotrajne in drage postopke za pridobitev obratovalnega dovoljenja za vožnjo na tujih progah. Izsledke konference bo AŽP predstavila v brošuri, ki bo na razpolago v oktobru.

Konferenco je odprl minister za promet **dr. Patrick Vlačič**, ki je povedal, da v Sloveniji že več kot četrt stoletja ni bilo večje železniške nesreče z veliko žrtvami, 15 let pa ni bilo nesreče z izlitjem nevarnih snovi. »To nas ne sme uspavati, je pa varnost na železniškem sektorju dobra. Je pa res, da smo soočeni s spreminjanjem vlog organov, kot je naša agencija. V našem notranjem prometu presojamo o organiziranosti agencije in direktije ter o tem, ali je poslovni model Slovenskih železnic najboljši mogoč. Ministrstvo za promet pripravlja študijo, ki bo dala odgovore glede agencije, direktije in Slovenskih železnic,« je povedal Vlačič.

Zakonodajo EU, njeno ozadje in pričakovani razvoj je predstavil **Zoltan Kazatsay**, namestnik generalnega direktorja DG TREN pri Evropski komisiji, ki je poudaril, da komisija EU podaja mnenja in lahko razižče implementacijo pravil oziroma direktiv.

Naloge Evropske železniške agencije (ERA), njene pristojnosti in sodelovanje z nacionalnimi varnostnimi organi je predstavil **Marcel Verslype**, izvršni direktor ERE. Poudaril je, da se železnice preobražajo iz samoreguliranega sistema v reguliran sistem ter da ERA nima avtoritete nad državami člani-

cam EU oziroma nacionalnimi varnostnimi organi. »Raven varnosti v železniškem prometu v Evropi je visoka,« je še povedal Verslype.

Institucionalni okvir in pričakovani razvoj varnosti v svojih deželah so predstavili strokovnjaki iz nacionalnih varnostnih organov; **Michael Schmitz** iz nemškega Eisenbahn-Bundesamta (»Varnost je stvar prevoznikov, ne pa stalnega nadzora. Liberalizacijo podpiramo, ampak zaradi nje ne sme priti do dodatnih nevarnosti.«), **Oystein Ravik** iz norveškega Statens jernbanetilstyna (»Glavna težava ni pomanjkanje pravil, temveč njihovo neupoštevanje. Na Norveškem so zahteve za vozna sredstva visoke, zlasti zaradi zimskih razmer, medtem ko v Evropi zanje ni posebnih standardov.«) in **Hannes Meuli** iz švicarskega SRM/FOT (»Nepazljivost lahko ubija. Naša naloga je tudi zaščita alpskega območja. Transziti promet čez Alpe mora na železnico.«). Stanje v Sloveniji je predstavil **Zdenko Seme**, vodja sektorja za izvajanje nalog varnostnega organa (AŽP). Moderator je bil **Boris Živec**, direktor AŽP, ki je prvi dan konference sklenil z naslednjimi besedami: »Cilj je zagotoviti varen železniški promet. Popolnoma varnega sistema ni, zato je treba varnosti

nameniti čim večjo pozornost. Naša naloga je, da izmenjamo poglede na razlaganje zakonodaje, da bi tako poenotili razumevanje vseh postopkov pri izdajanju licenc in varnostnih pooblastil.«

Rajko Satler, direktor področja za razvoj in naložbe, je predstavil stališče Slovenskih železnic in poudaril, da je varno in učinkovito odvijanje dejavnosti Slovenskih železnic naloga, ki ji posvečamo veliko pozornosti. Pred leti kupljena nova vozila za potniški promet, nove lokomotive, tehnološke rešitve za avtomatizacijo in vodenje prometa, informacijska podpora dejavnostim ter priročniki in navodila za jasno razumevanje podzakonskih aktov s področja upravljanja infrastrukture in izvajanja prevozne dejavnosti so ukrepi, ki smo jih doslej uresničili, da bi povečali raven varnosti in učinkovitosti železniškega prometa. »Po tej poti nameravamo nadaljevati, čeprav verjetno počasneje, kot si želimo, zaradi omejenih finančnih možnosti. Neodvisno od hitrosti uresničevanja načrtov pa se zavedamo, da varnosti ne smemo ogroziti, toda odprto ostaja vprašanje konkurenčnosti dejavnosti Slovenskih železnic na liberaliziranem trgu,« je povedal Satler.

Glede nujnosti usklajenosti varnostnih standardov na evropski ravni je Satler povedal: »Kot železnica z visokim deležem mednarodnega tovarnega prometa na omrežju, ki povezuje Jugovzhodno Evropo s TEN-T omrežjem, pozivamo k vseevropski usklajenosti varnostnih standardov, torej na področju vseh članic COTIF-a. Nesreča, ki se je zgodila v Viareggio junija 2009, je grenka železniška izkušnja in hkrati opomin.« Pozval je tudi na racionalno delovanje na evropski in nacionalni ravni.

Sodelovanje z AŽP-jem pri pridobivanju varnostnega spričevala za prevoznika in pooblastila za upravljavca infrastrukture je označil za vzorno, čeprav občasno prihaja do različnega razumevanja zakonskih aktov, s čimer se zavlačuje postopek pridobivanja obratovalnih dovoljenj za vozila in prihaja do nepotrebnega administrativnega dela.

Slovenske železnice se srečujejo tudi z varnostnimi organi v državah, kjer želimo pridobiti varnostni certifikat oziroma obratovalno dovoljenje za naša vozila. Satler je povedal, da dosedanje izkušnje (Italija: Pendolino) oziroma poskusi za pridobitev varnostnega certifikata za prevoz naših vozil v tujini kažejo, da je postopek lahko ne le dolgotrajen, temveč tudi zapleten in drag (predvsem v Italiji). Naše večsistemske lokomotive imajo obratovalno dovoljenje za vožnjo na avstrijski, madžarski in nemški infrastrukturi. Pričakujemo, da bomo do leta 2013 pridobili obratovalno dovoljenje tudi za prevoz po italijanski infrastrukturi ter za osem dodatnih lokomotiv za prevoze na teh železniških infrastrukturah.

Satler je pozdravil akcijski program Evropske komisije o zmanjšanju administrativnih obremenitev železniškega sektorja, ki je med drugim vzel v presojo tudi zakonodajne akte o interoperabilnosti in varnosti. Izpostavil je predvsem obsežno dokumentacijo, ki jo je treba pripraviti za pridobitev varnostnega spričevala in obratovalnega dovoljenja, ter čas, ki je potreben za izdelavo dokumentacije, potrebne človeške resurse, časovni razmik med predajo in pridobitvijo dokumentacije in ne nazadnje zahteve varnostnega organa za izdelavo obsežnih poročil o varnosti.

Električne lokomotive vrste 362 so se poslovile



Lokomotiva 362 027 je pripeljala še zadnji tovorni vlak na postajo Ljubljana. Na levi je lokomotiva serije 541.

Štirinajstega julija smo se na ljubljanski železniški postaji poslovili od zadnje električne lokomotive vrste 362 z oznako 362-027. Lokomotiva je prepeljala še zadnji tovorni vlak iz Zaloga do Ljubljane, od tam pa se je odpravila na zasluženi počitek v Železniški muzej.

Nekdanje Jugoslovanske železnice so od leta 1960 do 1970 kupile pri italijanskem podjetju Ansaldo iz Genove 40 lokomotiv te vrste, in sicer 19 lokomotiv za takratno ŽTP Zagreb in 21 lokomotiv za takratno ŽŽTP Ljubljana. Te lokomotive so bile namenjene predvsem za prevoz tovora z reškega področja. Hrvaški železničarji so vlake vozili od Luke Bakar preko Škrljeva in Srpskih Moravic do Zagreba in naprej v izvoz. Takratno Združeno železniško transportno podjetje Ljubljana pa je lokomotive uporabljalo za vožnje vlakov med luko Bakar, Reko, Postojno in Ljubljano ter po-

tem proti Jesenicam in Mariboru oziroma Avstriji. Te lokomotive so vlekli predvsem vlake homogenega tovora (maršrutni vlaki), in sicer predvsem železovo rudo in nafto ter njene derivate.

V tistem času je namreč ŽŽTP Ljubljana v celoti upravljalo progo Pivka – Reka. Takrat je bila na Reki tudi »kurilnica«, ki se je po velikosti in obsegu dela skoraj primerjala s »kurilnico« Ljubljana in je upravljala z lokomotivami vrste 362. Zanimiv je bil način vožnje vlakov s temi lokomotivami z reškega področja proti Sloveniji, saj so morali na najbolj strmih odsekih z nagibom tudi več kot 25 promilov uporabljati doprežne lokomotive. Po osamosvojitvi Slovenije so deli prog, ki so sicer na območju Republike Hrvaške in je z njimi upravljalo takratno podjetje ŽG Ljubljana, prešli v upravljanje Hrvaških železnic (odsek proge Šapjane – Reka in istrske proge).



Tovorni vlak je prevzela električna lokomotiva nove generacije, serije 541 (foto: Miško Kranjec).

Za lokomotivo vrste 362 je značilno, da je zglobna lokomotiva. To pomeni, da je sestavljena iz dveh polkabin, ki nista povezani le mehansko, električno in zračno, ampak tudi z usnjenim oziroma plastičnim mehkom. Zato so jih strojevodje po domače poimenovali »meh«. Lokomotiva ima tri osnovne vozičke. Srednji podstavni voziček prevzema del mase obeh polkabin. Takšna konstrukcija lokomotive je olajšala vožnje skozi loke. Te vrste lokomotiv so imeli strojevodji tudi po nabavi novih vrste 342, ki so namenjene vleki potniških vlakov, in lokomotiv vrste 363, ki so namenjene vleki tovornih vlakov, še vedno zelo v čisljih. Bile so namreč zelo zanesljive. Malo manj je bila lokomotiva priljubljena pri strojevodjih, ki so vozili vlake iz Bakra do Škrljevega oziroma Reke v 12 urnem turnusu, saj je temperatura v kabini brez klimat-

Pridobitev za Železniški muzej Slovenskih železnic

Jurij Komel,
Železniški muzej



»Lokomotiva 362 je pomembna iz zgodovinskega vidika, kajti je ena izmed prvih električnih lokomotiv, ki so bile namenjene in posebej prirejene za slovenske proge v začetku šestdesetih let. Prve električne lokomotive, starejše lokomotive vrste 361, so sicer vozile na naših progah že v tridesetih letih. Na Jesenicah pa stoji mala državne železnice. Zbirka lokomotiv v železniškem muzeju

obsega predvsem parne lokomotive, v zadnjih letih pa se zbirka dopolnjuje z električnimi lokomotivami. Tako lahko predstavljamo tudi novejšo tehnično dediščino železnic na Slovenskem. V Železniškem muzeju bo ena lokomotiva vrste 362, in sicer številka 027. V zbirki sta še dve starejši električni lokomotivi, vrste 361, ki sta na naših progah vozili že v tridesetih letih. Na Jesenicah pa stoji mala električna ozkotirna lokomotiva, ki je vozila po železarniških tirih.«

ske naprave na kraški progi, ki jo obdaja golo kamenje dosegala poleti tudi 50 stopinj Celzija!

Osnovni tehnični podatki

In še nekaj temeljnih osnovnih tehničnih podatkov lokomotiv vrste 362. Lokomotiva je grajena za standardno evropsko tirno širino. Masa lokomotive je 113 ton. Opremljena je z vsemi zakonsko predpisanimi varnostnimi in drugimi napravami. Grajena je za enosmerno nazivno napetost je 3.000 V. Moč lokomotive je 2.790 kW. Popularne Brižitke, to so lokomotive vrste 363, so le za 180 kW močnejše od »mehov«. Bistveno večja pa je moč novih lokomotiv vrste 541, saj znaša kar 6.000 kW.

Lokomotiva 362-027 je prepeljala več kot 4 milijone kilometrov

Boštjan Miklavčič,
direktor Poslovne enote vleka



»Tri izmed lokomotiv te vrste so Slovenske železnice opremile z italijanskimi varnostnimi napravami in so od junija 2003 opravljale interoperabilne vožnje do postaje Cervignano brez menjave lokomotiv na meji. Kljub več kot šestdesetimi predelavam, modifikacijam in izboljšavam je tehnologija na lokomotivah z leti zastarela, zato je postalo njihovo obratovanje in vzdrževanje zelo drago. Vse lokomotive vrste 362 so od začetka obratovanja do danes prevozile približno 74 milijonov kilometrov. Lokomotiva 362-027, ki zadnja odhaja v zaslužni pokoj, je bila začela voziti po marca 1964 in je do danes prepeljala več kot 4 milijone kilometrov.«



Lokomotiva 362 027 pred odhodom v Železniški muzej (foto: Miško Kranjec).

Obnova kočevske proge



Začetna dela



Dovoz tračnic in gradnja proge



Polaganje tirov, gramozne grede in tampona

Tudi letos se nadaljujeta obnova in rekonstrukcija železniške proge Grosuplje–Kočevje. Nadaljuje se prva faza obnove omenjene proge na 27-kilometrskem odseku Grosuplje–Ortnek, ki je delno financirana tudi iz sredstev EU, sredstva pa so zagotovljena tudi iz proračuna Vlade RS. Za prvo fazo je predvidenih približno 45 milijonov evrov. Lani sta bili zamenjani dve krenici na postaji Grosuplje, tako da je ta zdaj pripravljena za montažo signalnovarnostnih naprav, zamenjan je bil dotrajan most v km 1 + 637 pred uvoznim signalom pred postajo Grosuplje in obnovljenih je bilo približno pet kilometrov proge. S pridobljenimi sredstvi (5,8 milijona evrov) bodo še letos obnovili postajne tire postaje Dobropolje in približno štiri kilometre odprte proge.

Od zgodnje pomladi pa do konca avgusta so tako potekala obsežna obnovitvena dela na preostanku že lani obnovljenega odseka proge med postajama Grosuplje in Dobropolje. Na dobrih devetih kilometrih proge sta bila tako popolnoma obnovljena spodnji in zgornji ustroj. Zaradi raznolike geološke sestave terena (ilovnata ali kamnita podlaga) so se dela na posameznih odsekih trase tudi zavlekla.

Poleg spodnjega ustroja je bil obnovljen tudi zgornji – star tirni material je bil v celoti zamenjan z novim, na večini proge so tračnice zvarjene, razen na prehodih v nekatere krivine, katerih polmeri so med 200 in 300 metri. Odsek proge bo zdaj dovoljeval hitrosti do 60 km/h, hkrati pa je bila povečana tudi osna obremenitev z zdajšnjih 16 t/os na 22,5 t/os, kar bo v nadaljevanju omogočalo prevoz celotnih vlakov z naftnimi derivati do skladišča državnih zalog v Ortneku. Da bi to dosegli, so bili poleg obnove samega progovnega telesa zgrajeni tudi številni novi betonski prepusti, obnovljeni in posodobljeni številni cestni prehodi na tem odseku, nekateri so dobili tudi povsem novo podobo, položene so bile nove betonske kinete za kabliranje prehodov, ki so zavarovani z avtomatskimi zapornicami, in še bi lahko naštevali. Trenutno potekajo obnovitvena dela in rekonstrukcija postaje Dobropolje ter same proge naprej proti postaji Velike Lašče.

Kočevska proga naj bi se obnovila v celoti v treh fazah:

- 1. faza:** obnova spodnjega in zgornjega ustroja od postaje Grosuplje do postaje Ortnek ter oprema tega odseka s telekomunikacijskimi in signalnovarnostnimi napravami;
- 2. faza:** obnova spodnjega in zgornjega ustroja na odseku proge med Ortnekom in Ribnico, gradnja potniških naprav (peroni in vse ostalo v zvezi s PP) ter oprema tega odseka s telekomunikacijskimi in signalnovarnostnimi napravami;
- 3. faza:** povezava vseh signalnovarnostnih naprav v daljinsko vodenje iz središča na postaji Grosuplje.



Varjenje tirnic



Polaganje betonskih kinet za tri CPR-je na progi Grosuplje–Dobropolje



Betonski prepusti med in po gradnji na odseku Grosuplje–Dobrepolje



Obnovljen cestni prehod. Večina cestnih prehodov je opremljena z gumijastimi podlogami.



Podbijanje proge



Končna podoba.

Nekdanje postajališče Spodnja Slivnica leži blizu postaje Grosuplje. Postajališče je bilo odstranjeno ob ukinitvi potniškega prometa na kočevski progi. Vas Spodnja Slivnica leži na hribu nad progo.



Nov most na trasi proge Grosuplje–Kočevje pred uvoznim signalom





Ljubljanski kolodvor po odprtju proge med Celjem in Ljubljano

160 let od odprtja proge Celje–Ljubljana

Pred 160 leti, 17. septembra 1849, je stekel redni promet na novo odprti progi med Celjem in Ljubljano. Uradno odprtje proge je potekalo dan prej, 16. septembra 1849. Prvi vlak v naši prestolnici je bil tedaj zanesljiv znanilec splošnega gospodarskega in družbenega napredka. Še danes pa je proga Celje–Ljubljana hrbtenica slovenskega železniškega omrežja; je del petega vseevropskega koridorja, ki povezuje Jugoahodno in Vzhodno Evropo.

Z izgradnjo proge med Celjem in Ljubljano je bil narejen drugi korak velikega projekta železniške povezave med Dunajem in Trstom. Prvi del, prihod vlaka na Slovensko (od Gradca do Celja), je bil uresničen tri leta prej, v celoti pa je bil projekt dokončan osem let pozneje. Projekt gradnje tako imenovane Južne železnice je za takratne razmere pomenil praveč podvig – v gradbeniškem, arhi-

tektonskem in najširšem tehnično-tehnološkem pogledu. Veličastni dosežki graditeljev pod vodstvom inženirja Karla Ghege so bili merljivi ne le v evropskem, temveč celo v svetovnem merilu. Hkrati pa je Južna železnica prispevala pomemben, domala neprecenljiv delež h gospodarskemu in družbenemu napredku v prostoru med Osrednjo Evropo in Jadranskim morjem.

Odločitev o gradnji proge

Odločitev o gradnji proge med Dunajem in Trstom, katere del je tudi proga Celje–Ljubljana, je bila sprejeta že v začetku leta 1836, saj je bilo nujno povezati pristanišče Trst s središčem tedanje Avstrije. Avstrija je tako že zgodaj spoznala pomen železnic in je hotela glavne proge v monarhiji graditi v lastni režiji. V ta namen je bila 23. februarja 1842 ustanovljena Generalna direkcija državnih železnic na

Dunaju. Po preučitvi mogočih tras Južne državne železnice se je začela etapna gradnja. Najprej so zgradili bolj ravninske odseke, nazadnje odsek čez Alpe in Kras. Zadnji del, osek med Ljubljano in Trstom, je bil slovesno izročen v promet 27. julija 1857.

Ob odprtju proge je bilo veliko slavlje

Na dan uradnega odprtja proge – v nedeljo, 16. septembra 1849 –, je otvoritveni vlak, ki je nekaj minut po dvanajsti prišel iz Gradca v Celje, odpeljal proti Ljubljani. Vse postaje od Celja do Ljubljane so bile okrašene s cvetjem, slavoloki in zastavami. Tudi Ljubljana je vlak pričakala slovesno okrašena. Po vsem mestu so vihrale zastave, železniška postaja pa je bila vsa v cvetju in zelenju, preplavljena z množico ljudi. Ob petih popoldne, ko sta lokomotivi Ljubljana in Triglav pripeljali vlak

z gosti, so prihod pozdravili zvonovi vseh ljubljanskih cerkva in topovske salve z gradu. Ljubljancane je v imenu cesarja Franca Jožefa pozdravil nadvojvoda Albrecht, ki je v pozdravnem nagovoru kranjsko deželo označil kot »biser vladarske kro-ne«.

Proga Celje–Ljubljana je pomemben del slovenskega železniškega omrežja

Vlak je v dežele, kamor je pripeljal, s sabo vozil blaginjo. Vse več ljudi je posredno ali neposredno našlo kruh pri železnici. Krepile so se industrija, trgovina in obrt, odpirali so nova delovna mesta ... Najvplivnejši moške tistega časa so si z vsemi sredstvi prizadevali, da bi železniška proga stekla tudi skozi njihovo mesto. To se je pokazalo tudi s progo med Celjem in Ljubljano, ob kateri leži nekaj od najrazvitejših slovenskih industrijskih mest.

Zaračunavanje zunanjih stroškov cestnega prometa za bolj zdravo okolje

Zaračunavanje tako imenovanih eksternih stroškov, ki jih povzročajo tovornjaki okolju, bi lahko znatno prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂, odkriva nova študija, ki jo je to poletje objavila Skupnost evropskih podjetij za železniški prevoz in upravljanje infrastrukture (CER). Preusmeritev



Johannes Ludewig, direktor CER

prevoza blaga s ceste na železnico bi se lahko povečala za 10 odstotkov na celotnem evropskem železniškem omrežju in prispevala približno sedem odstotkov k zahtevanemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča promet. Analiza na dveh ključnih prometnih koridorjih napoveduje, da so prihranki CO₂ lahko celo večji na posebnih delih omrežja.

Izračuni v študiji kažejo, da naj bi se na celotnem prometnem omrežju vsako leto prihranilo do 12 milijonov ton emisij CO₂. To, bi letno pomenilo za okoli 7 odstotkov zmanjšanje emisij, kar bi zna-

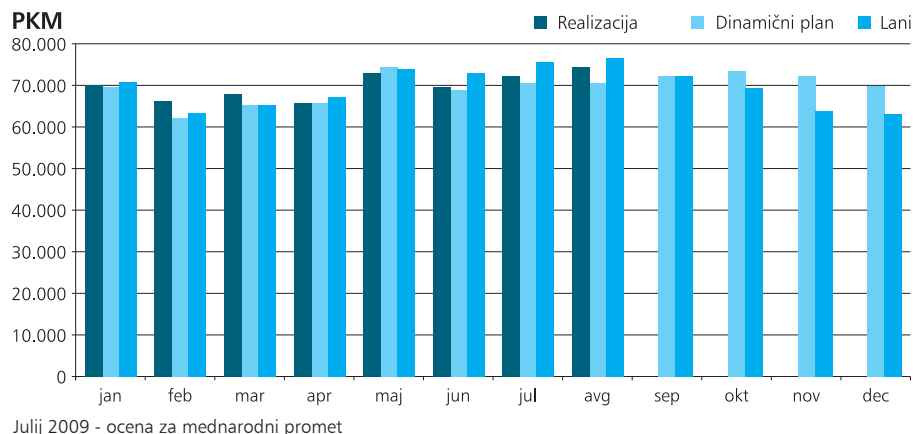
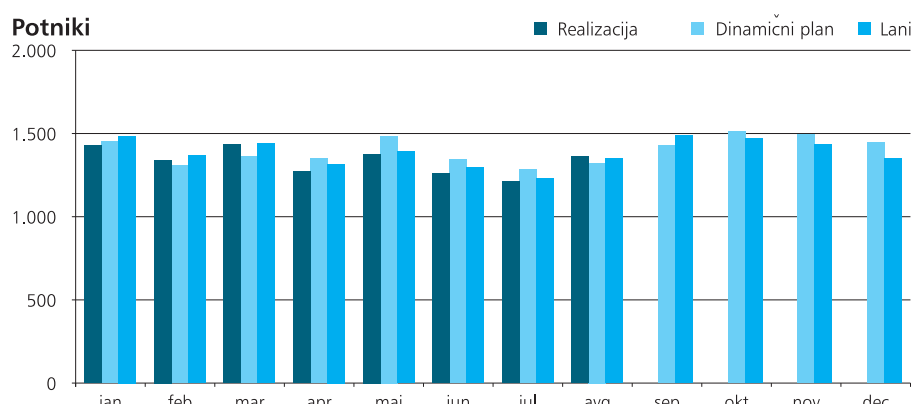
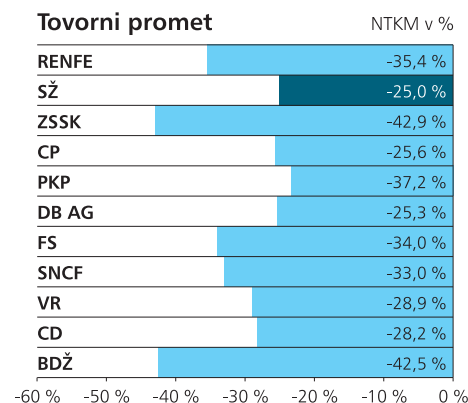
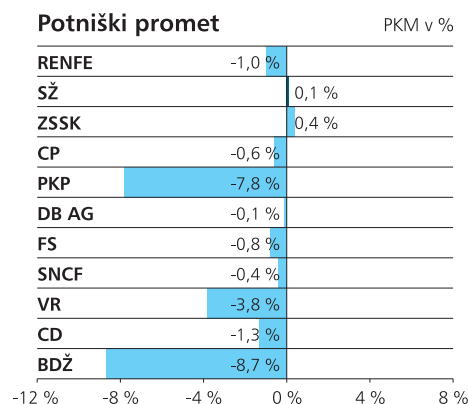
tno prispevalo k zelenemu cilju zmanjšati emisije v prometu za 20 odstotkov do leta 2020. »Študija kaže, da je pravično oblikovanje cen prvi pogoj za prijazen (zelen) prevoz,« pravi **Johannes Ludewig, direktor CER**. »Uveljavitev zaračunavanja eksternih stroškov za tovornjake bi vodila k večjemu preobratu in pomagala izboljšati učinkovitost prometa ter zmanjšati emisije CO₂. Zato pozivamo Švedsko, predsedujočo Svetu EU, da pospeši razpravo o reviziji direktive o Evrovinjeti, ki naj bi omogočila zaračunavanje eksternih stroškov za prevoz tovora po cestah.«

Glede na študijo, bi se lahko okoli 60 odstotkov vsega kopenskega prevoza na razdaljah preko sedemsto kilometrov opravilo z železnico. Večina tega bi bil kombinirani promet, pri čemer bi se dostavni promet v manjši meri izvajal po cesti. **Profesor Rothengatter** pojasnjuje: »Odnos med železniškim in cestnim prevozom bo čedalje bolj dopolnjujoč, pri čemer bi železnica uporabila svojo prednost pri prevozi na dolge razdalje, cestni tovorni promet pa bi igral svojo odločilno vlogo v regionalnem prevozu in distribuciji.«

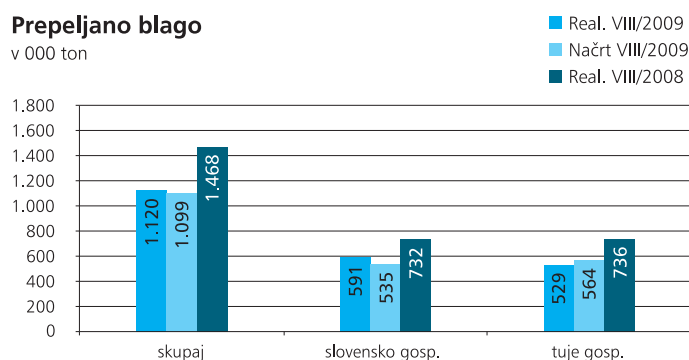
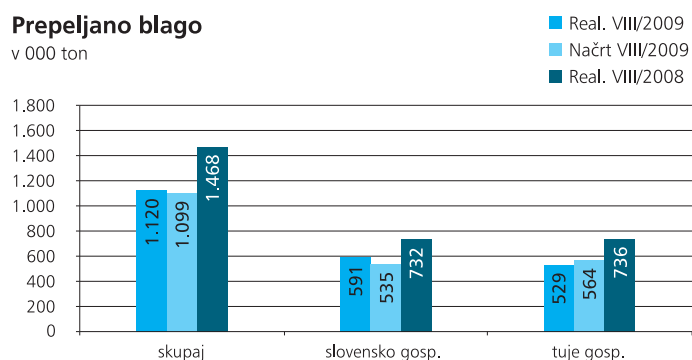
Obseg dela evropskih železnic

Januar-julij 2009/2008

Potniški promet Slovenskih železnic

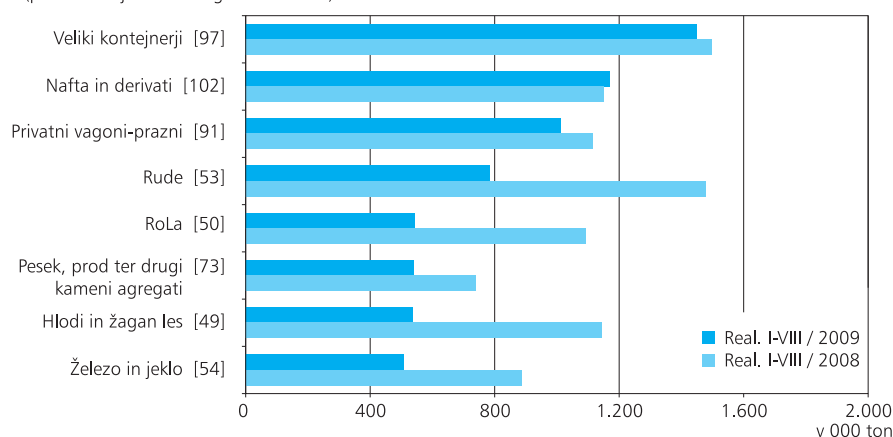


Tovarni promet Slovenskih železnic



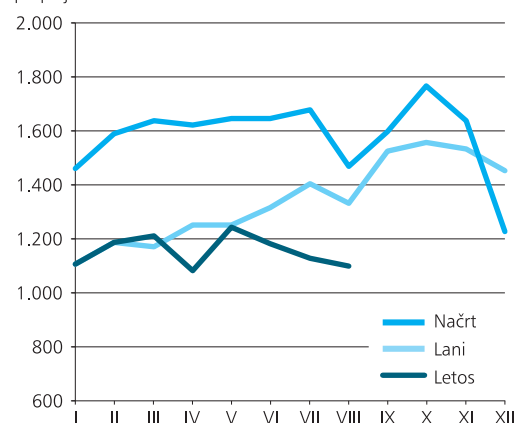
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Marinko Jagodić – Maki

Strojevodja in poet

Neverjetno je, s koliko rečmi se ukvarjajo ljudje, ki so v naši bližini, s katerimi morda skupaj delamo leta in leta, nato pa ugotovimo, da so pravi umetniki. No, običajno nam to izdajo sami, ko začutijo, da je prišel pravi čas. Ko namreč nekdo ustvarja za svojo dušo, potem ustvarja za svojo dušo in tega ne obeša na veliki zvon. Da s tem seznanjajo javnost, mora stvar dobesedno dorasti, da je dovolj zrela za razkritje. Za Marinko niti v sanjah nisem vedel, da se že leta ukvarja s poezijo. Dokler ni sam ugotovil, da je čas, da to pove, in je lepega dne pristopil k meni, dejal, da ima nekaj zame, potegnil iz službene torbe knjigo, napisal vanjo nekaj besed in mi jo dal. Šele nato sem ugotovil, da imam v roki pravzaprav njegovo prvo knjižno zbirko pesmi, ki jo je izdal letos. Ker sem se skozi številne intervjuje že nekako navadil, da presenečenja zame ne obstajajo več, sem knjigo z veseljem vzel in jo prebral. A medtem je Marinko odšel v drugo podjetje, SPIZ. Tako je zdaj veseli upokojenec, jaz pa sem se odločil, da ga obiščem in da rečeva kakšno o časih, ko je bil še na naši plačilni listi, o njegovi poeziji in o drugih stvareh. Vendar pojdemo po vrsti.

Marinko, ker sva bila sodelavca, upam, da ne boš jezen, če se tikava. Zaupaj mi nekaj besed o tem, od kod prihajaš in od kod odločitev, da se zaposliš na železnici.

Prihajam iz vasi Podovi pri Sankem Mostu. V Slovenijo sem prišel leta 1974 takoj po osnovni šoli, saj so bile tu veliko boljše možnosti za zaposlitev kot v mojih domačih krajih. Končal sem ŽEKŠ v Ljubljani in se leta



1977 kot njihov štipendist zaposlil v Centralnih delavnicah (CD) v Mostah. Sledilo je služnje vojaškega roka, še eno leto dela v CD Moste, nato pa sem bil leta 1980 sprejet v strojevodsko šolo. Bili smo 14. gene-

009. V Ljubljani sem pričakoval dogajanje na peronu, obveznosti, poslavljanje od sodelavcev, vendar pa si tega, kar me je čakalo, nisem predstavljal niti v sanjah. V sekciji so se namreč po tihem dogovorili, da me bo

da najzoprnejša stvar, je nenadoma zvenel kot najlepša simfonija. Leta na lokomotivi naredijo svoje ...

Reciva kakšno o tvojem hobiju – poeziji.

Poezija. To je ena od dveh reči v življenju, ki ju resnično rad počnem. Ko te doleti navdih, ko dobiš idejo, ko idejo preliješ na papir – to je nekaj, kar bi moral vsak poskusiti. S poezijo sem se začel ukvarjati leta 1992, v času nesrečnih dogodkov, ki so potekali v mojih domačih krajih. Čustva, ki so me takrat doletela, oddaljenost od doma, kruta in nesmiselna vojna, ki je divjala tam, položaj, ko nisi imel stika s starši, ki so živeli tam, ko nisi vedel, ali so tvoji v redu ali so postali žrtve te obsodbe vredne medsebojne morije ljudi, ki so še včeraj živeli z ramo ob rami, vse to me je spodbudilo, da sem te občutke začel prelivati na papir v obliki rime. Pisal sem o vseh mogočih rečeh – o domačem kraju, o ljubezni, o domoljubju (v pozitivnem smislu in ne v nacionalističnem kontekstu; op. a.), tudi o službi, ki sem jo opravljal, torej dejansko o vsem. Posebnost pa so pesmi o pesmih. To delam najraje.

Pišem v svojem maternem jeziku, saj mi je tako najlažje. Sem pa napisal tudi veliko pesmi v slovenščini. Objavljal sem v reviji Mostovi in v zborniku Paralele, v katerem so zbrane pesmi avtorjev, ki živijo v Sloveniji in ustvarjajo v svojem maternem jeziku. Pesmi so bile objavljene v dveh skupinskih zbirkah več avtorjev (zbirka **Panorama srpske književne reči u Sloveniji** – Panorama srpske književne besede v Sloveniji – in zbirka **Sa druge strane sveta** – Z druge strani sveta), samostojno pa sem izdal svojo prvo zbirko **Put pod noge** (Pot pod noge), v kateri so pesmi, ki so mi najbolj pri srcu. Pesmi imam za okoli osem zbirk, vendar vse pride ob svojem času. Zdaj načrtujem drugo zbirko, ki jo bom posvetil mami in pokojnemu

očetu ter domačemu kraju, naslov pa bo **Miris brazde** (Vonj brazde). Lahko ti še zaupam, da je moj vzornik pri ustvarjanju ruski pesnik Sergej Aleksandrovič Jesenin. Tudi njemu sem posvetil nekaj pesmi.

Druga stvar, ki jo resnično rad počneš, pa je tek.

Brez tega preprosto ne gre. Tečem že kar nekaj časa, v glavnem male maratone. Pri tem sem dobil tudi somišljenika, saj je moj brat Živko ravno tako »trčen« kot jaz. (smeh) S tretjim sodelavcem (Vitimir Maksimović) imamo ekipo, s katero smo štirikrat sodelovali na ljubljanskem teku trojk, to je 28 kilometrov dolga preizkušnja po poteh okupirane Ljubljane. Imenujemo se preprosto – Strojvodje. Drugače sem na Ljubljanskem maratonu tekel že desetkrat. Ja, brez teka ne gre.

Kakšna zanimivost, zdaj ko si na drugi plačilni listi?

Spremembe ni, razen da mi ni treba več iti v službo. Imam pa tako več časa za poezijo in tek. No, moram pa izdati, da imam zdaj neko povsem novo službo, ki ni ravno pogosta. Sem namreč nekakšen družinski inštruktor, saj me sin Bojan večkrat pokliče, ko potrebuje kakšen nasvet glede lokomotive. (smeh) To ni ravno pogosto, da ne bo narobe razumljeno.

Drugače pa še ena zanimivost iz časov, ko sem še vozil – žena mi še danes pogosto reče, da sem velikokrat pozabil s seboj v službo vzeti malico, nikdar in nikoli pa nisem pozabil knjige.

Zanimivo. Pa imaš za konec kakšno modro misel za naše bralce?

Bom kratek in jedrnat. V svetu divja recesija, in vendar se vrtilo – železniško kolo. S tem je vse povedano. Lep pozdrav bralcem Nove proge, še posebej kolegom strojevodjem.



Marinko Jagodić – Maki s sinom Bojanom po zadnji vožnji.

racija, voziti smo začeli leta 1981. Natančneje povedano, voziti sem začel 23. oktobra, ravno na dan, ko se je rodil moj sin Bojan, ki je danes ravno tako strojevodja v Ljubljani. Drugače pa sama odločitev za železnico nikoli ni bila vprašljiva. Oče je bil progovni delavec, tudi brat Živko je strojevodja, tako da smo podjetju dali tri generacije.

Kot vsak strojevodja si tudi ti imel serijo lokomotiv, ki si jo vozil najraje.

Seveda. Ker sem bil strojevodja za električne lokomotive, tudi moja »ljubljenka« prihaja iz njihovih vrst. To je lokomotiva serije 363, priljubljena Brižita. To pa zato, ker sem v CD Moste na teh lokomotivah delal, ko so prihajale k nam. Pa tudi vozil sem v glavnem v izmenah, v katerih je prevladovala ta lokomotiva.

Kakšen pa je bil občutek, ko si v Ljubljani zadnjič stopil iz lokomotive?

No ja, občutek je bil nekako, kako naj povem, morda nenavaden, ne vem. Zadnjo »turo« sem vozil vlak št. 313 z Jesenic v Ljubljano z lokomotivo 541-

v Ljubljani zamenjal sin Bojan. Tudi on o tem ni vedel nič, tako da je preprosto čakal vlak na peronu, ne vedoč, da ga bom pripeljal jaz. Verjemite, da je bilo presenečenje za oba zelo prijetno, v vsem je bila neka prava simbolika, saj je ena generacija odšla, nadomestila pa jo je druga iz iste družine. Res lepo. Rad bi se zahvalil vodji enote in razporednim delavcem v Ljubljani za res lepo presenečenje.

Moram povedati, da me je občutek, da sem zadnjič na lokomotivi, pravzaprav doletel v predzadnji izmeni, ki je bila dejansko zadnja, saj je »uradno« zadnja izmena bolj simbolična. Ko sem lokomotivo parkiral v Ljubljani na Severni, sem nenadoma ugotovil, da se mi nikamor ne mudi. Sedel sem za krmilnim pultom in razmišljal – Marinko, to je to! In potem se mi dejansko ni nikamor mudilo. Pregledal sem lokomotivo, privil ročno zavoro, vse skupaj še enkrat preveril, spet pogledal stikalo baterij pa spet ročno zavoro ... Trajalo je kar nekaj časa, preden sem lokomotivo dejansko zapustil. Zato sem prej dejal, da je bil občutek nenavaden. Zvok ventilacije motorjev, ki mi je bil še včeraj mor-

Začasno čakanje na delo – kriza ali priložnost

Svetovna gospodarska kriza, ki že nekaj časa kaže zobe in v ljudeh vzbuja strah in negotovost za prihodnost, je vplivala tudi na sprejem nekaterih političnih ukrepov in s tem posledično zakonov, ki naj bi ublažili in zmanjšali njene posledice. Sem spada tudi **Zakon o delnem povračilu nadomestila plače (Ur. l. RS, št. 42 od 5. 6. 2009)**. Zakon delodajalcu omogoča (poslužile so se ga tudi Slovenske železnice), da delavce, ki jim zaradi zmanjšane obsega dela in spremenjenih delovnih procesov začasno ne more zagotavljati dela, napoti na **začasno čakanje na delo**, pri čemer delavec ohrani vse pravice in obveznosti iz delovnega razmerja.

Kljub ohranitvi pravic in obveznosti iz delovnega razmerja pa je za nekatere delavce ta ukrep vlade, ki se ga delodajalec lahko posluži, težko sprejemljiv in v njih vzbuja nezaupanje in strah za svoje delovno mesto, strah, kako bodo preživeli sebe in svoje družine, in s tem posledično občutenje negotovosti, ki se nanaša na njihovo prihodnost.

Zakaj ravno jaz?

Prvo vprašanje, ki si ga človek, zastavi je: Zakaj ravno jaz? Zakaj je ta ukrep doletel ravno mene? Zakaj ne koga drugega? Delodajalec se je odločal po že znanih – skupno sprejetih – merilih, odločilno, glavno merilo pa je, da delodajalec zaradi zmanjšane obsega dela na čakanje pošlje predvsem tiste delavce, ki so v stranskih delovnih procesih manj pogrešljivi, pri čemer naj ne bi trpelo izvajanje glavnega delovnega procesa.

Ukrep začasnega čakanja na delo pri nekaterih delavcih vzbuja strah, da je to hkrati tudi začetek ugotavljanja presežnih delavcev. **Takšne bojzani so neupravičene.** Cilji tega zakona in ukrepov so: omejevanje učinkov gospodarske krize, ohranjanje delovnih mest in povečanje zaposljivosti delavcev tako, da bi se delavci med čakanjem na ponovno delo usposabljali in tako lažje ohranili delovno mesto ali pa se usposobili za novo delo. Po drugi strani pa je namen zakona izboljšati konkurenčnost delodajalca in njegovo prilagoditev novim tržnim zahtevam in pogojem. To je za delodajalca priložnost za preurejanje podjetja – da odpravi nepotrebno delo in delo, ki ne dodaja nobene vrednosti. Po preureditvi delo delavcem prinaša več zadovoljstva.

Kriza pogloblja duševne stiske

Kriza brezposelnosti (v Sloveniji je po podatkih, ki jih lahko zasledimo v medijih, v zadnjem letu brez dela ostalo že prek 80 tisoč ljudi) in eksistenčne težave, ki so povezane z nizkimi dohodki, marsikoga pahnejo v duševno stisko. Tako nekateri lahko občutijo bolezenske znake depresije in tesnobe. Drugim skrb za lastno preživetje in preživetje družine povzroča obup in globoko razočaranje. Nekateri razmišljajo, kako so svoja najlepša in najplodnejša leta pustili v podjetju, zdaj pa ... in v strahu razmišljajo, kako bodo preživeli. Pogosto se počutijo kot zgube in celo krive za položaj, v katerem so se znašli. Nekateri se v takšnem položaju zanemarijo in živijo kar tja v en dan, kar človeka oropa zavesti o lastni vrednosti. Nekateri se morajo zaradi manjših prihodkov odpovedovati določenim željam in potrebam. Zategovanje pasu – ker si ne morejo več toliko privoščiti – jih spravlja v obup, v nedejavno vlogo nemočnih. Tarnajo, se jezijo in ravnodušno čakajo ter nemo opazujejo.

Kriza kot priložnost za zmago ali poraz

Spremembe, ki jih prinaša gospodarska kriza, od vsakega človeka zahtevajo, da se s krizo spopade in naredi določene spremembe tudi v svojem življenju. Vsaka kriza je namreč priložnost, da se človek »zbudi« iz utečenih tokov vsakdanjega načina življenja in se zave, da ni vse tako logično in razumljivo, kot se zdi v »zasanjanem« stanju. Pogosto se zgodi, da se človek resnično zave vrednosti svojega življenja šele ob izrednih dogodkih, ki ga do temeljev pretresejo in ob katerih se začne spraševati o pravem smislu svojega življenja in dela, o svojih vrednotah ...

Pregovor pravi: **»Vsak je svoje sreče kovač!«** Sreča pa ne predvideva odsotnosti frustracij ali ovir na poti doseganja sreče. Ovire so sestavni del našega življenja. Ob ovirah človek preverja svoje vrednote, preverja samega sebe. Pomembno je, da se zna človek v frustraciji odreči ustaljenim pogledom nase, na svoje življenje, svojim pričakovanjem. Ovire nas »gnetejo«, da smo prilagodljivejši, prožnejši, realnejši, bolj življenjski. Odpovedati se moramo vlogi žrtve in energijo za tarnanje in iskanje krivca preusmeriti v iskanje rešitve, iskanje zmage. Tako lahko iz vsake krize pridemo kot zmagovalci. Čeprav v težkih okolišči-

nah ne pridemo vedno do zelenega cilja, ki bi ga lahko dosegli v »normalnih« okoliščinah, je lahko v takšnih okoliščinah zmaga že prizadevanje za doseg tistega cilja, zavest, da sem poskusil in dal vse od sebe, zavest, da sem poskusil, da sem se boril! Misel **Anselma Grūna**, ki pravi, da je **edina pomoč, s katero se da odzvati na brezposelnost, v tem, da si okrepimo zavest o lastni vrednosti in ne izgubimo samospoštovanja, temveč v njem rastemo**, lahko velja tudi za položaj začasnega čakanja na delo.

Vsaka stvar je za nekaj dobra

Življenjska modrost govori: **»Vsaka stvar je v življenju za nekaj dobra.«** Nemalo krat se zgodi, da na določena vprašanja, dogodke in zlasti trpljenje, ki ga občutimo, ne najdemo odgovora. Ne znamo najti do-

Alenka Jonaš,
referentka



Zelo sem bila presenečena in razočarana, ko so me obvestili, da sem določena za začasno čakanje na delo. V službi se trudiš, potem pa te pahnejo v negotovost. Verjetno se tudi iz te preizkušnje lahko kaj naučimo in ne izgubimo upanja ...

Dušan Jenko,
strokovni sodelavec



Da je tudi železnico doletela recesija, je bilo videti na tiri, ki so postali prazni. Skrajšanje delovnega časa, ki se je pripravljalo že dlje, je bilo pričakovano, je pa zato ukrep začasnega čakanja na delo presenetil verjetno tudi večino drugih, ki so ga bili deležni. Čakanje sprejemam kot prispevek k izhodu iz krize in pričakujem, da bomo vsi, tudi tisti z novo pridobljenim znanjem z usposabljanja, pomagali železnici ustvarjati novo dodano vrednost.

Marjan Vrbek,
voznik tovornega vozila



Leta 1992 sem utrpel težjo poškodbo na delu in po končanem zdravljenju sem delal kot pomožni delavec, kjer pa ni bilo dovolj dela. To me je spodbudilo, da sem pridobil poklicno kvalifikacijo in opravil vozniški izpit za kategorijo C + E. Zelo težko mi je bilo, ko sem moral oditi na čakanje in zapustiti službo, saj sem se, čeprav sem vedel, da bom kmalu prišel nazaj, počutil kot brezposeln. Vse skupaj se je lepo izteklo in s skupnimi močmi nam je uspelo, da sem pridobil ustrezno zaposlitev v SVTK Celje kot voznik tovornega vozila.

brega v stvarih, ki se zgodijo nam ali našim bližnjim. Pogosto trmasto vztrajamo pri svojih prepričanjih in podobah, kakšne naj bi bile stvari, kakšen naj bi bil svet, v katerem bi bili srečni. Namesto da bi živeli življenje in premagovali ovire, izgubljam energijo s prikrojitvijo realnosti našim predstavam o sebi, drugih in svetau, v katerem živimo. Tako ostajamo v sporu, iz katerega izhajamo kot poraženci. Še zlasti je pomembno, da poskušamo v kriznih trenutkih poiskati svetlo stran nastalega položaja in najti tisto dobro, kar položaj nudi. Ne dovolimo si, da nas preplavijo negativem življenju. Ob tem mu lahko pomaga sposobnost, da zna sprejeti življenje takšno, kot je, in da s svojo dejavno udeležbo

Začasno čakanje na delo naj bo priložnost

Samo osredotočanje na doseganje lastnih ciljev lahko človeku zaslepi življenjski kompas, kaj je resnično pomembno v njegovem življenju. Ob tem mu lahko pomaga sposobnost, da zna sprejeti življenje takšno, kot je, in da s svojo dejavno udeležbo

soodgovorno spreminja svet. Vsi smo namreč soodgovorni za vse, kar se dogaja okoli nas, in za naše skupno dobro.

Obveznost delavca na začasnem čakanju na delo je tudi usposabljanje, s čimer bi se delavec lahko usposobil še za druga dela, kot jih je opravljal v dosedanjem delovnem procesu. Tako lahko doseže večopravilnost del in lažje ohrani delo. Delo postane večrazsežnostno in s tem stvarnejše.

Čakanje na delo je priložnost za okrepitev svojega zdravja. Delavec se lahko bolj posveti npr. svoji družini, za katero je imel morda kot zaposleni manj časa, in tako poglobi, utrdi in izboljša medsebojne odnose. Lahko pa si preprosto nabere nove moči, s čimer bo lahko v prihodnje učinkoviteje sodeloval v delovnih procesih. Včasih je to priložnost, da razmislimo, kaj je resnično pomembno v našem življenju, morda je priložnost za odločitev, da bomo v življenju počeli še kaj drugega. Morda nam takšna kriza pomaga k lažji odločitvi za nekaj, o čemer smo že dolgo razmišljali. Lahko pa se v tem času bolj posvetimo svojim prostočasnim dejavnostim. Mogoče že dolgo nismo obiskali muzeja ali se udeležili kul-

turne prireditve. Sami lahko naredimo še dodaten seznam dejavnosti, s katerimi bomo zapolnili čas, ki se nam je ponudil. Izkoristimo ga dejavno, da bomo v tem našli osebno zadovoljstvo in izpolnitev, namesto da bi izgubljali energijo z iskanjem krivca za krivico, ki se nam je zgodila. Pomembno je, da tudi temu času damo smisel in ga preživimo čim bolj kakovostno.

Če bomo na krizo gledali kot na priložnost za osebno rast, napredovanje, izboljšanje življenjskih razmer itd., bomo zagotovo našli nekaj, kar nas bo osrečevalo in pripeljalo do zelenega cilja. To pa ni odvisno toliko od drugih (politikov, delodajalca), ampak predvsem od nas samih. In kaj smo za to pripravljeni storiti? Imamo dovolj volje in poguma, da se borimo zase in za svoje življenje?

Če imate kakršno koli vprašanje glede čakanja na delo, se lahko obrnete na vodjo vaše organizacijske enote. Svoja vprašanja pa lahko pošljete tudi na naslov našega uredništva. Z veseljem vam bomo skušali pomagati z odgovorom.

V spomin

Albert Manfreda



V juniju je železničarske vrste za vedno zapustil upokojeni šef nekdanje novogoriške Sekcije za vzdrževanje prog, Albert Manfreda. Železničar za dušo in telesom. Človek z neomajno voljo do življenja in ustvarjanja, legenda in živi leksikon Bohinjske proge. Stavek, ki ga je ob novici o Albertovi smrti izrekel znanec, da takih mož pač ne

delajo več, torej še kako drži!

Svojo železničarko pot je Albert začel že v rani mladosti. Ker je kot najstarejši otrok ostal brez očeta, je nase prevzel breme odgovornosti in pomagal materi pri skrbi za družino. Rodna Baška grapa nikoli ni bila radodarna z delovnimi mesti. Resnici na ljubo lahko zapišemo, da v zadnjem stoletju prav železnica temeljno pogojuje njeno poselitev, zato je bila zaposlitev komaj 15-letnega fantiča na železnici skoraj samoumevna. Vendar je »železna kača« mlademu Albertu kaj kmalu zlezla pod kožo in se mu kljub svoji grobosti in grenkobi, pa tudi neizčrpnim zanimivostim in pestrosti priljubila do te mere, da ji je posvetil najboljša in najplodnejša leta svojega življenja.

Začel je pri najpreprostejših, a fizično najzahtevnejših delih progovnega delavca. S prizadevnostjo, vestnostjo in nenehnim izobraževanjem pa se je začela njegova železničarska pot strmo vzpenjati na lestevici prevzemanja vse zahtevnejših in odgovornejših nalog. Imenovan je bil za šefa SVP Nova Gorica. Med njegovim vodenjem je bila Bohinjska proga deležna številnih pomembnih infrastrukturnih posodobitev s ciljem usposobitve za 20-tonski osni pritisk. S tem je bil izpolnjen temeljni, a tudi najzahtevnejši pogoj za vzpostavitev Soškega koridorja. S to prevozno storitvijo je proga znova pridobila izgubljen mednarodni

pomen. Čeprav je zasedal odgovorna delovna mesta, se njegova veličina nikoli ni odražala skozi prazen napuh ali lažno avtoriteto birokratskega šefa, ampak skozi izjemno delavnost, odgovornost in skrbnost, predvsem pa skozi skromnost ter človeško pozornost do še tako preprostega delavca na progi. Tudi po upokojitvi je Albert ostal tesno povezan z železnico, tako da lahko mirno zapišemo, da ji je posvetil kar 60 let neprekinjenega dela.

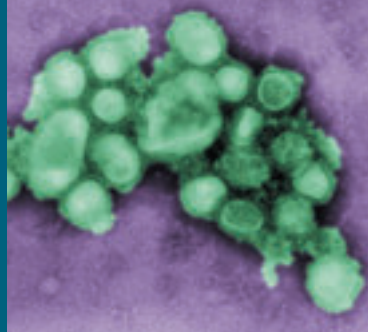
Dejstvo, da je Albert ne le pregovorno, ampak tudi dejansko do obisti poznal vsak meter Bohinjske proge, se odraža v tem, da na Slovenskem in v tujini ni izšla nobena resna literatura in ni bila posneta radijska ali TV-oddaja o Bohinjski progi, ki je ne bi obogatil s svojim bogatim poznavanjem.

Več kot omembe vreden je tudi dogodek, ko je Albert novembra 1990 pomagal preprečiti železniško tragedijo. Naraslo vodovje Soče je med Avčami in Mostom na Soči namreč spodneslo železniški nasip. Jutranji vlak bi z več kot 70 potniki zapeljal v pobesnelo reko. Z vestnim in prisebnim ravnanjem ter izostrenim čutom za pretečo nevarnost pa so vlak prav po Albertovi zaslugi še pravočasno zaustavili.

Čas pa neizprosno teče in tako se je izteklo tudi poslednje zrno peska iz Albertove peščene ure življenja. Vsem, ki se zavedamo, da železnica pomeni veliko, veliko več kot le jeklen, na kamenje in les položen trak, bo spomin na Bertija ostal globoko zapisan v naši zavesti.

Pod pokopališčem v rodnem Grahovem v Baški grapi so mu v čudovitem junijskem popoldnevu z njegove Bohinjske proge vlaki še zadnjič pretresljivo zapiskali v zahvalo in poslednji pozdrav.

E.S.



Influenca A H1N1 – nova gripa

Bolezen, ki jo povzroča novi virus A H1N1, poteka kot akutna okužba dihal. Če je potek bolezni hujši, se lahko pojavijo tudi pljučnica, odpoved dihanja in celo smrt. Bolezen je nevarnejša za otroke in starejše bolnike, ki že imajo kakšno kronično bolezen, ki je oslabilo splošno zdravstveno stanje. Zdajšnje izkušnje kažejo, da bolezen zaenkrat ne poteka tako hudo, kot so predvidevali na začetku, in le manjši del bolnikov bo potreboval zdravljenje v bolnišnici.

Način okužbe

Novi virus gripe H1N1 se prenaša enako kot virus sezonske gripe – s kužnimi kapljicami, ki nastanejo pri kašljanju, kihanju, govorjenju, torej pri tesnem stiku s človekom, ki je okužen z novim virusom gripe. Kužne kapljice ne sežejo več kot meter od bolnika, vendar pa padejo na predmete v okolici in jih onesnažijo. Virus na površinah različno hitro propade: na poroznih, luknjičastih površinah, na primer tkanini, v 8–12 urah, dlje preživi v zunanjem okolju, kjer je površina gladka; na bankovcih lahko preživi tudi nekaj dni. Če se človek dotakne onesnažene površine, dokler je virus živ in sposoben okužbe, ga prenese na svoje roke, in če je nepreviden, z rok v usta, nosno sluznico ali v oči in se tako okuži.

Znaki bolezni

Bolezen poteka kot akutna okužba dihal in s podobnimi znaki kot običajna gripa: **izčrpanost, bolečine v mišicah in kosteh, mraženje, povišana telesna temperatura, bolečine v žrelu, suh kašelj.**

Bolniki so kužni, dokler imajo znake okužbe oziroma do **sedem dni** po začetku bolezni, pri otrocih in kroničnih bolnikih pa tudi do **deset dni**.

Bolezniški zapleti: gripi se lahko pridružijo tudi bakterijske okužbe v obliki vnetja ušes, sinusitisa, pljučnice.

Znaki zapletov: poslabšanje počutja po nekaj dneh (vztrajanje povišane temperature, kašelj, težje dihanje, močnejši glavobol, bruhanje, slabše počutje).

Ukrepi pri bolezni

Če opazite znake bolezni, po telefonu pokličite osebnega zdravnika, če je zdravnik odsoten, pa najbližjo dežurno ambulanto (zlasti če se pojavijo zapleti, kot so občutek pomanjkanja zraka, težave z dihanjem, močan glavobol, slabost, bruhanje ali poslabšanje kronične bolezni) in počakajte na navodila.

Zdravljenje

Za zdravljenje bolezni se uporabljata zdravili TAMIFLU (oseltamavir) in RELENZA (zanamavir). Predpisati vam ju mora zdravnik. Zdravili zavirata razmnoževanje virusa, skrajšata in omilita potek bolezni ter preprečita zaplete. **Zdravljenje je treba začeti največ 48 ur po pojavu bolezenskih znakov.** Za zdravljenje visoke vročine (38 stopinj in več) se uporabljajo zdravila za zniževanje temperature. Bolezenske zaplete v obliki bakterijske okužbe pa zdravimo z antibiotiki. V izdelavi je tudi cepivo, ki bo predvidoma na voljo v septembru.

Preprečevanje okužb in širjenja gripe – bolniki

- 1) Bolniki, okuženi z virusom gripe, se v glavnem zdravijo v domačem okolju, vsaj sedem dni od začetka bolezni oziroma dokler ne izginejo bolezenski znaki. Če je mogoče, naj se bolniki zadržujejo v prostoru, ki je ločen od skupnih bivalnih prostorov, če pa to ni mogoče, naj nosijo kirurško masko.
- 2) Izogibajo naj se stikov z drugimi ljudmi.
- 3) Z osebnim zdravnikom naj se po telefonu posvetujejo o nadaljnjem zdravljenju.
- 4) Treba je počivati in zaužiti veliko tekočine, da se prepreči izsušitev.
- 5) Potrebno je pogosto umivanje rok z milom in vodo, lahko pa si roke natirajo tudi z razkužilom bodisi v obliki tekočine ali robčkov, prepojenih z razkužilom.
- 6) Kihajo in kašljajo naj v robček, ki ga po uporabi odvržejo v za to določeno vrečko ali koš, če nimajo robčka, pa naj kašljajo v rokav.

- 7) Treba je uporabljati svoj jedilni pribor in posodo. Posode, jedilnega pribora in posteljnine ni treba prati ročno ali v pomivalnem in pralnem stroju ločeno od stvari ostalih družinskih članov. Po stiku s kužnimi predmeti si je treba dobro umiti roke z milom ali jih natreti z razkužilom.
- 8) Površine (nočne omarice, površine v kopalnici) je treba redno čistiti z razkužilom v skladu z navodili na embalaži.
- 9) Odpadke, kot so robčki, maske in podobno, odvrzite v plastično vrečko, ki jo dobro zaprite, nato pa v zabojnike.

Preprečevanje gripe v domačem okolju

- 1) Zdravi družinski člani naj omejijo nepotrebne stike z bolnikom (razdalja vsaj en meter).
- 2) Pred bližnjim stikom naj si nadenejo kirurško masko (dobi se v lekarnah), ki jo po uporabi odvržejo med kužni material. Pri snemanju je masko treba prijeti za trakove in ne za del, ki pokriva nos in usta.
- 3) Po uporabi maske si je treba umiti roke z milom ali jih natreti z razkužilom.
- 4) Pri osebnem zdravniku naj se pozanimajo, če je smiselna preventivna uporaba zgoraj navedenih zdravil pri stiku z obolelim.

Preprečevanje gripe v delovnem okolju

V železniškem prometu so nekateri delavci (sprevodniki, vodje vlakov, kontrolorji, prodajalci vozniških kart, vlakovni odpravniki, ki prav tako prodajajo karte, receptorji ...) bolj izpostavljeni okužbam z virusom gripe, zato morajo upoštevati zgoraj navedene ukrepe. Glede na širjenje gripe in pri pojavu epidemije večje razsežnosti bodo dobili dodatna navodila za ukrepanje in zaščitna sredstva.

Preventivni ukrepi SŽ ob pandemiji gripe A H1N1

V zvezi z boleznijo, ki jo povzroča novi virus A H1N1, se na Slovenskih železnicah v sodelovanju z Dispanzerjem za medicino dela prometa in športa Železniškega zdravstvenega doma Ljubljana izvajajo in načrtujejo določeni ukrepi glede na stopnjo razsežnosti pandemije nove gripe.

Delavci se lahko na intranetu, v rubriki Obvestila, seznajajo s preventivnimi ukrepi. Trenutno poteka akcija pridobitve informativnih plakatov o samozaščitnem ravnanju za preprečevanje okužb in širjenja gripe, ki bodo nameščeni na javnih mestih (oglasne deske, čakalnice, vlaki, razporedni uradi itd.). V pripravo preventivnih ukrepov je vključen tudi Odbor za varnost pri delu pri Svetu delavcev. Tveganje z vidika ogroženosti zaradi bioloških dejavnikov in preventivni ukrepi so opredeljeni v Kata-

logu ocen tveganj na delovnih mestih, ki je v postopku revizije. Izjave o varnosti in zdravju pri delu. V skladu s Katalogom ocen tveganj na delovnih mestih bo izveden tudi preventivni ukrep razkuževanja rok. V procesu rednega izobraževanja delavcev bodo podane tudi informacije o samozaščitnem ravnanju v primeru večje izpostavljenosti biološkim dejavnikom.

Ko bo na voljo cepivo, je predvideno tudi cepljenje, ki bo prostovoljno v okviru Izjave o varnosti in zdravju pri delu in v bre-me podjetja. Če se bo pojavila pandemija gripe večje razsežnosti, bodo določeni dodatni ukrepi in zaščitna sredstva v skladu z ukrepi, ki se bodo izvajali na drugih javnih mestih.

Služba za varnost in zdravje pri delu

Priporočila za zdravo življenje in ohranjanje zdravja

Zdrav življenjski slog omogoča varovanje zdravja. Cilj je skrb za dobro počutje. Za doseg tega cilja pa je treba osvojiti primerne informacije za ohranjanje in krepitev zdravja ter preprečevanje bolezni, poškodb in zastrupitev. Zdrav življenjski slog zajema zdravo prehranjevanje, redno telesno dejavnost, obvladovanje stresa, izogibanje tveganemu pitju alkohola in kajenju. Je pomemben dejavnik varovanja zdravja pred številnimi kroničnimi boleznimi.

Zaradi kroničnih bolezni se pojavljajo bolniški staleži, invalidnost oziroma zgodnja umrljivost. Če se pojavijo bolj zdravo prehranjevanje, boljša telesna zmogljivost in konstruktivno soočanje s stresom, to vpliva na delovno učinkovitost zaposlenih delavcev. Cilj Resolucije o nacionalnem programu prehranske politike 2005–2010 je izboljšati prehranske navade in prehranjevanje prebivalcev Slovenije, še posebej zdravstveno in socialno-ekonomsko ogroženih skupin prebivalstva, otrok, nosečnic, doječih mater, starostnikov in tudi delavcev.

Podatki kažejo, da v Sloveniji odrasli redko ali sploh ne zajtrkujejo, uživamo premalo dnevnih obrokov, premalo sadja in zelenjave in preveč energijsko bogatih jedi. Prepogosto so na jedilniku predelani mesni izdelki, premalokrat mleko in mlečni izdelki. Prepogosto posegamo po hitri prehrani in aromatiziranih, sladkih gaziranih brezalkoholnih pijačah. Ugotovljeno je, da se v Sloveniji bolj nezdravo prehranjujejo moški,

socialno šibki, nižji družbeni sloji, kmetje, vaško prebivalstvo, delavci z manj izobrazbe, težki fizični delavci v industriji, mlajši med 25. in 35. letom ter nezaposleni.

Svetovna zdravstvena organizacija priporoča varen dnevni vnos soli v višini pet gramov na dan za odraslega človeka. Slovenci še preveč dosoljujemo in uživamo jedi z veliko soli. Za ponazoritev naj omenim nava-janje strokovnjakov, da človek za ves dan dobi dovolj soli s kosom pice ali petimi rezinami salame ali dvema kosoma kruha. Uživanje soli v večjih količinah lahko povzroči zvišanje krvnega pritiska in posledično možgansko kap ter druge bolezni srca in ožilja. Ugotovljeno je bilo, da v Sloveniji odrasli od 25 do 65 let zaužijemo povprečno 12,4 grama soli na dan. Z metodo vprašalnika je bilo ugotovljeno, da slovenski mladostnik (star povprečno 15,6 leta) dnevno zaužije 10,4 grama soli. Študija o prehranskem vnosu predšolskih otrok je pokazala, da zaužijejo pet gramov soli na dan. Priporočena količina je tri grame soli na osebo na dan pri štirih in petih letih.

Priporočljivo prehranjevanje, ki je del zdravega življenjskega sloga, zajema obilen zajtrk pred delom, polnovreden obrok hrane po delu in še ustrezen večerni obrok. Med delovnim časom pa strokovnjaki priporočajo malico z ne več kot 15 do 35 odstotkov dnevnih energijskih potreb delavca. Nekateri delavci tako majhne obroke odklanjajo, ker želijo z malico uravnovesiti energijsko in hranilno pomanjkljivo dnevno

prehrano, pa tudi privarčevati nekaj denarja. Malica je lahko dopolnilna, premostitvena ali kompletan obrok hrane. Dopolnilna malica dopolnjuje nepopoln zajtrk. To je sadje, če ga nismo zaužili pri zajtrku, ali kruh z namazom ali brez njega, pecivo ali košček čokolade. Dodamo lahko še beljakovinsko živilo, npr. jogurt. Premostitvena malica omili lakoto med časovnimi premori, dolgimi 3–5 ur. Kompletan obrok hrane za malico vsebuje vsa pomembna živila (ogljikove hidrate, beljakovine, vitamine, minerale). Glede na spol, starost in fizično zahtevnost dela pa je primerno, da je malica različna za zelo lahko delo, lahko delo, srednje težko delo, težko delo in zelo težko delo. Uravnotežena prehrana priporoča več enot sadja in zelenjave (5–9 enot, to je kosov na dan), pa tudi večje količine škrobnih živil. Na račun slednjih pa zmanjšamo uživanje mesa in mesnih izdelkov ter maščob. Preobilna malica zmanjšuje zbranost za delo, povzroča utrujenost, zmanjša pa tudi storilnost.

Primer malice iz Praktikuma jedilnikov zdravega prehranjevanja delavcev v delovnih organizacijah je sledeč:

Iz letnega poročila o rezultatih preventivnih zdravstvenih pregledov zaposlenih v prometu v letu 2006 je razvidno, da pri Slovenskih železnicah izstopa visok delež prekomerno prehranjenih. Zaradi debelosti so pogosto povišane maščobe v krvi in je motena presnova sladkorja. Ta stanja povzročajo poapnenje ožilja, povišan krvni pri-

Primeri malice iz Praktikuma jedilnikov zdravega prehranjevanja delavcev	Ženske			Moški		
	Zelo lahko delo	Lahko delo	Srednje težko delo	Lahko delo	Srednje težko delo	Težko delo
Pečen oslič	150 g	150 g	150 g	150 g	150 g	150 g
Krompirjeva solata	225 g	250 g	275 g	325 g	350 g	350 g
Čokoladni puding	100 g	100 g	125 g	150 g	150 g	150 g
Olivno olje (dodatek k solati)	0	0	0	0	0	5 g
Energijska vrednost						
MJ	2,1	2,3	2,5	2,9	3	3,2
Kcal	512	543	599	685	715	760
Energijska gostota (kcal/g)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2
Energijski delež (%)						
Beljakovine	24	23	22	21	21	20
Maščobe	24	24	24	23	23	28
Ogljikovi hidrati	53	53	54	55	55	52
Enotne živil						
Škrobna živila	3,2	3,5	3,8	4,5	4,8	4,8
Zelenjava	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
Sadje	0	0	0	0	0	0
Mleko in mlečni izdelki	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7
Meso in zamenjave	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8

tisk, krčne žile spodnjih okončin, hemoroidi, bolezni mišično-skeletnega sistema in hrbteničnega veziva ter sklepov. V preteklih letih so bili rezultati podobni.

Zdrav življenjski slog ima dobre učinke, kot so:

- povečanje produktivnosti zaposlenih,
- izboljšanje kakovosti opravljenega dela,
- zmanjšanje bolniškega staleža,
- zmanjšanje invalidnosti in zgodnje umrljivosti,
- izboljšanje ekonomskega položaja podjetja,
- izboljšanje počutja delavcev,
- zmanjšanje fluktuacije.

Raziskave na področju kajenja so pokazale, da želi kajenje opustiti več kot 70 odstotkov kadičev, kar je spodbudno, saj s tem prispevajo k ohranjanju in izboljševanju svojega zdravja. Za kadičce, ki se ne želijo vključiti v organizirane oblike pomoči, je na voljo tudi brezplačen anonimni svetovalni telefon za pomoč pri opuščanju kajenja (080 27 77).

Pomemben dejavnik nezdravega življenjskega sloga je tudi nezadostna telesna dejavnost. Dovolj preventivnega telesnega gibanja je tudi dobra preventiva pred mišično-skeletnimi boleznimi. Po podatkih Inštituta za varovanje zdravja RS so bile bolezni mišično-kostnega sistema na tretjem mestu vzrokov za odsotnost z dela v letu 2007 pri delavcih Slovenskih železnic. V Sloveniji je bil ta vzrok na drugem mestu po odstotkih bolniškega staleža in indeksu

onesposabljanja v letu 2007. Po podatkih raziskave, ki nosi naslov Z zdravjem povezan življenjski slog iz leta 2001 in jo je izvedla CINDI, je 32 odstotkov odraslih zadosti telesno dejavnih, 16 odstotkov pa je popolnoma nedejavnih.

Tudi stres je eden od dejavnikov, ki lahko negativno vplivajo na zdravje delavcev. Pomembno se je konstruktivno spopasti tudi z njim. Zaradi stresa trpi vsak četrti delavec in študije kažejo, da zaradi stresa izgubimo 50 do 60 odstotkov delovnih dni. Stres je v EU druga najpogostejša težava, ki je povezana z delom. V kriznih razmerah pa se ta težava še povečuje, saj se je povečalo število brezposelnih, pogosto se uporabljajo pogodbe za določen čas, zmanjšala se je varnost zaposlitve, večja je intenzivnost dela. V letu 2002 je bil letni strošek stresa ocenjen na 20 milijard evrov EU. Za obvladovanje stresa pa se je treba naučiti spretnosti, kot so načrtovanje svojega dela, določanje prioritete, upravljanje s časom. Pri tem sta pomembni tudi prehrana in telesna dejavnost, ki človeka sprosti, pa tudi socialne veščine in veščine reševanja osebnih in medosebnih težav ter odnos do psihoaktivnih sredstev, kot so alkohol, nikotin, kava, droge.

Glede uporabe psihoaktivnih sredstev (alkohol, droge, tobak, pomirjevala in uspavalna) na delovnem mestu pa je temeljnega pomena politika podjetja pri urejanju tega področja poleg upoštevanja Zakona o varnosti in zdravju pri delu. Pomembno vlogo ima tudi medicina dela v zvezi s preventiv-

nimi zdravstvenimi pregledi in svetovanjem glede problematike zlorabe psihoaktivnih sredstev. V Sloveniji na prebivalca na leto v starosti nad 15 let pride 10,39 litra čistega alkohola. Inštitut za varovanje zdravja RS je objavil podatek, da je leta 2007 zaradi neposredne povezanosti z alkoholom umrlo 499 ljudi. V letu 2005 je bilo 1587 primerov začasne odsotnosti z dela neposredno zaradi alkohola, kar je 0,2 odstotka vseh bolniških staležev v Sloveniji. V letu 2004 je bilo zaradi alkohola izgubljenih 89.509 koledarskih dni bolniškega staleža. Ena začasna odsotnost je trajala 56,4 dneva. Ocena stroškov, ki so nastali zaradi negativnih posledic uživanja alkohola, v letu 2004 znaša 3,5 milijona evrov. Izguba prihodnjega zaslužka zaradi prezgodaj umrlega človeka zaradi alkohola v letu 2004 v Sloveniji znaša 58,8 milijona evrov. Psihoaktivna sredstva predstavljajo tveganje za poškodbe pri delu in ogrožajo duševno in telesno zdravje delavca. Vplivajo na delavčevo učinkovitost in kakovost dela ter na medsebojne odnose med delavci. Jasno opredeljena politika do ravnanja s psihoaktivnimi sredstvi na delovnem mestu vsebuje ukrepe, kot so:

- nadzor in sankcije,
- programi pomoči delavcem, ki imajo težave,
- ozaveščanje delavcev glede škodljive uporabe psihoaktivnih sredstev.

Promocija zdravja v delovnem okolju se kaže v nižjem bolniškem staležu, manjšem številu poškodb pri delu, manjši invalidnosti ... Bolj zdravi delavci so prilagodljivejši, bolj komunikativni in bolj pripravljeni na sodelovanje, pa tudi ustvarjalni in učinkoviti. Odločitve pa je v rokah vsakega posameznega delavca in je odvisna od tega, kako pomembna je zanj vrednota, kot je zdravje.

Viri:

- Maučec Zakotnik, J. in drugi... 2009. Pristopi promocije zdravega prehranjevanja in zdravja v delovnih organizacijah. Ljubljana. Gradivo s seminarja v okviru programa CINDI.
- Bilban, M. 2009. Promocija zdravja v delovnem okolju. Ljubljana. Gradivo s seminarja.
- Pokorn, D. in drugi... Smernice zdravega prehranjevanja delavcev v delovnih organizacijah. 2008. Ljubljana. Ministrstvo za zdravje.
- Maučec Zakotnik, J. in drugi... 2008. Praktikum jedilnikov zdravega prehranjevanja delavcev v delovnih organizacijah. Ljubljana. Ministrstvo za zdravje.
- Dispanzer za medicino dela, prometa in športa. 2006. Poročilo o rezultatih preventivnih zdravstvenih pregledov zaposlenih v prometu pri Slovenskih železnicah. Ljubljana. SZ-ŽSD Ljubljana.
- Evidenca začasne odsotnosti z dela zaradi bolezni, poškodb, nege in drugih vzrokov. 2007. Ljubljana. Inštitut za varovanje zdravja RS.

Zdravstvena preventiva za samoplačnike

Že vrsto let na Slovenskih železnicah, v Področju za kadre, v Službi za varnost in zdravje pri delu organiziramo zdravstveno preventivo za naše zaposlene. Zdravstvena preventiva je namenjena krepitevi zdravja, izboljšanju psihofizičnih sposobnosti in s tem dvigu delovne sposobnosti, ki so pogoj za varen in urejen železniški promet. Programi zdravstvene preventive so sestavljeni tako, da s svojo vsebino kažejo in s tem udeležence učijo, kako se pridobiva in ohranja zdravje (kako se izboljšuje psihofizično kondicijo, preprečuje motnje presnove, obvladuje stres, preprečuje oziroma zmanjšuje tveganja za okvaro zdravja). Vsebine programov so oblikovane na podlagi ocene tveganj na delovnih mestih in mnenja Službe medicine dela, prometa in športa pri Železniškem zdravstvenem domu Ljubljana.

V letu 2009 so se Slovenske železnice z namenom omejitve negativnih učinkov svetovne gospodarske krize in zaostrenih pogojev poslovanja odločile za prekinitev izvajanja zdravstvene preventive in odložitev izvajanja le-te na kasnejše obdobje, ko bodo poslovne okoliščine ugodnejše. V Službi za varnost in zdravje pri delu pa želimo zaposlenim kljub temu omogočiti udeležbo v programih zdravstvene preventive tudi letos, in sicer v samoplačniško. Terme Olimia in Šmarješke Toplice so tako posebej za zaposlene na Slovenskih železnicah – in seveda tudi za njihove partnerje – pripravile posebno ponudbo.

Terme Olimia

7-dnevni program zdravstvene preventive v Termah Olimia, ki vključuje:

- 7-krat polni penzion v 1/2 sobi Hotela Breza****,
- neomejeno kopanje v vseh bazenih s termalno vodo, v bazenih Wellness centra Termalija, v Termalnem parku Aqualuna in v bazenu Hotela Breza,
- dve terapiji dnevno v Centru zdravja, prilagojeni zdravstvenemu stanju posameznika,
- 6-krat vodena terapevtska telovadba v bazenu,
- 6-krat vodena terapevtska telovadba v telovadnici oziroma na prostem,
- vse ostale storitve za goste zdravilišča.

Cena programa: 397,00 evra na osebo.

Enaka cena velja tudi za zakonskega oziroma zunajzakonskega partnerja.

Obvezno doplačilo:

- turistična taksa 1,00 evra na osebo na dan.

Doplačilo po želji:

- enoposteljna soba 11,00 evra na osebo na dan.

Skupina udeležencev ima ves čas bivanja na razpogo športnega animatorja, ki je odgovoren za izvedbo vseh navedenih dejavnosti. Vsebine se prilagajajo vremenskim razmeram in udeležencem v skupini.

Šmarješke Toplice

7-dnevni program zdravstvene preventive v Šmarjeških Toplicah, ki vključuje:

- pregled pri zdravniku specialistu,
- dve individualni zdravstveni storitvi dnevno (skupaj 12 terapij),
- 7-dnevno bivanje v zdravilišču v 1/2 sobi na osnovi polnega pensiona v Hotelu Krka,
- vsakodnevni program vodene telesne dejavnosti (6-krat jutranja hidrogimnastika, 6-krat PACE vadba, 6-krat vodene vaje v telovadnici),
- popoldanska vodena skupinska vadba (4-krat),
- predavanja oziroma učne delavnice z zdravstveno-vzgojno vsebino.

Cena programa: 436,00 evra na osebo.

Enaka cena velja tudi za zakonskega oziroma zunajzakonskega partnerja.

Obvezno doplačilo:

- turistična taksa 1,01 evra na osebo na dan.

Doplačilo po želji:

- enoposteljna soba 13,00 evra na osebo na dan.

Skupina udeležencev ima ves čas bivanja na razpogo športnega animatorja, ki je odgovoren za izvedbo vseh navedenih dejavnosti. Vsebine se prilagajajo vremenskim razmeram in udeležencem v skupini.

Prijava in plačilo

Prijavite se lahko **do 15. 10. 2009** na telefonsko številko 01/29 14 391 (Igor Šmid) ali po e-pošti igor.smid@slo-zeleznice.si, kjer dobite tudi dodatne informacije.

Plačate lahko v enkratnem znesku (v celoti) pri recepciji hotela ali v treh obrokih, in sicer prvi obrok plačate na recepciji, naslednja dva obroka pa v dveh zaporednih mesecih. Pri obročnem plačilu v zdravilišče prinesite potrjeno odstopno izjavo, ki jo potrdijo Slovenske železnice.

Strokovna ekskurzija v Sopron in na Dunaj

Dvanajstega septembra smo se zaposleni v Sekciji za tovorni promet Maribor, v Delovni enoti Murska Sobota, že drugič opravili na strokovno-izobraževalno ekskurzijo. Tokrat nas je pot vodila v tujino.

Najprej smo se odpravili na mejno postajo Sopron med Avstrijo in Madžarsko. Postajo upravlja zasebna družba GySEV/ROeEE. Zanimali so nas predvsem postopki v zvezi s tranzitnim tovornim prometom. Sledil je ogled največje ranžirne postaje v Avstriji, Zentralverschiebebahnhof na Dunaju. Navdušeni smo bili nad odlično predstavitvijo predstavnika Avstrijskih železnic (ÖBB), gospoda Schiebingerja, ki nam



Udeleženci strokovne ekskurzije na največji avstrijski ranžirni postaji Wien Zentralverschiebebahnhof (Dunaj)

je predstavil delovanje ranžirne postaje, njene kapacitete, tehnično opremljenost in organizacijo vodenja tovornega prometa. Preostali čas, popoldne, smo izkoristili za ogled dvorca habsburških vladarjev, Schönbrunn, in starega mestnega središča na Dunaju.

Ekskurzije se je udeležilo 34 delavcev SZ in 13 delavcev MAV, ki so se nam pridružili že na postaji Hodoš. Večina je bila zadovoljna z izvedbo ekskurzije. Zanimanje za strokovno ekskurzijo je tudi potrdilo, da si delavci, kljub težkemu gospodarskemu položaju, želijo medsebojnega druženja in novih spoznanj o delu na železnici.

Milan Anžel

Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (15)

Odličnost oskrbne verige

Praktični primer uresničevanja odličnosti oskrbne verige je pristop, ki ga razvija Massachusetts Institute of Technology (MIT) v okviru MIT's SC2020 Project. Ta pristop ni edini, je pa primeren za razumevanje odličnosti oskrbne verige in kaj je treba narediti za njeno uresničitev. Raziskave primerov iz prakse ter prihodnjih trendov so nakazale, da je odličnost oskrbne verige povezana:

1. s konkurenčno poslovno strategijo družbe (strategija),
2. z vplivom operativnega modela za trajnostno konkurenčnost (operativni model),
3. z opredelitvijo in izvajanjem uravnoteženih ciljev in kazalnikov (cilji in kazalniki) in
4. z osredotočenjem na omejeno število poslovnih praks (poslovni pristopi), ki podprejo in okrepijo operativni model in učinkovitost ter uspešnost.

Logistična organizacija, ki vpečuje odličnost, si bo zastavila načrt, ki zajema:

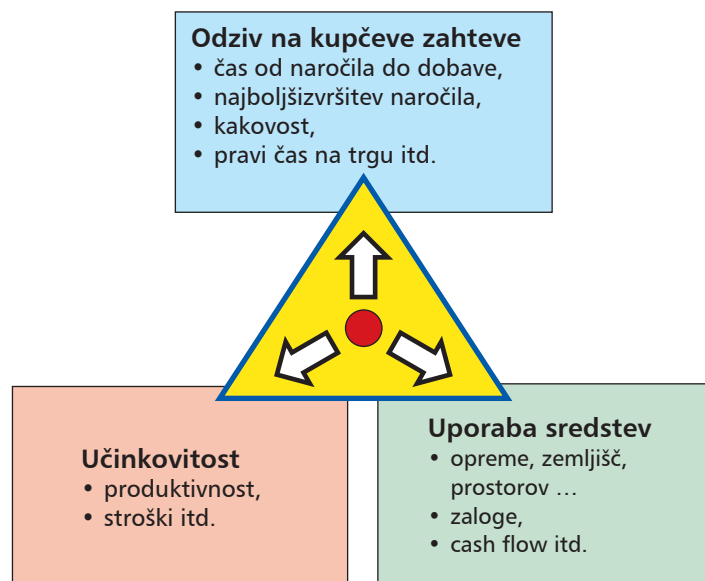
1. izdelavo oziroma prilagoditev poslovne strategije odličnosti poslovanja,
2. izdelavo strategije odličnosti oskrbne verige, ki bo podprla poslovno strategijo in ugotovila vse elemente konkurenčne oskrbne verige,
3. izbor operativnega modela za uresničitev navedenih strategij,
4. opredelitev ciljev in kazalnikov za merjenje rezultatov,
5. razvoj in izvajanje poslovnih pristopov operativnega modela, ki upoštevajo konsistentnost, medsebojno podporo, optimalno skupno

delovanje in doseganje medsebojnih koristi in zastavljenih ciljev.

Pomoč pri izdelavi navedenih strateških in operativnih zamisli dajejo primeri v naslednji tabeli, ki temeljijo na najboljših praksah. Vsaka organizacija jih prilagodi lastnim razmeram.

Elementi konkurenčne strategije

Konkurenčna strategija potrebuje uravnotežen izbor pristopov, ciljev, kazalnikov in vsega drugega. Pri doseganju tega ravnovesja nam pomaga trikotnik najugodnejšega odnosa (trade-off), ki ga prikazuje naslednja slika. Položaj kroga v trikotniku je odvisen od ciljev in kombinacije pristopov za doseganje odličnosti oskrbne verige, upoštevajoč odziv na kupčeve zahteve, učinkovitost poslovanja in uporabo sredstev.



Trade-off trikotnik konkurenčne strategije

Dejanska odličnost oskrbne verige je odvisna od usmerjenosti in namena vodstva – kako **razume, izvaja in upošteva** vse navedene in druge strateške in operativne elemente odličnosti oskrbne verige in to prenaša na operativno raven.

(nadaljevanje prihodnjič)

Elementi konkurenčne strategije	Primeri karakteristik operativnega modela, ki podpirajo strateške elemente
Nizke cene	Nizki operativni stroški
Visoka vrednost storitve	Najvišja razpoložljivost z vidika prodaje
Visoka kakovost	Visoka kakovost dobaviteljev Visoka kakovost notranjih procesov
Hiter odgovor kupcu	Kratek čas od naročila do dobave Hiter odgovor na vprašanja/zahteve kupcev
Inovativnost	Uspešnost in učinkovitost lansiranja novih proizvodov
Visok izkupiček od uporabljenih sredstev	Visok izkoristek sredstev, prostorov in opreme Nizke zaloge
Široka proizvodna izbira	Menedžment kompleksnosti
Dober servis kupcu	Poseben servis za pomembne kupce Najvišja razpoložljivost na prodajnih mestih
Dobre poprodajne storitve	Najvišja razpoložljivost za poznejše zahteve in pritožbe kupcev ter nadomestnih delov
Visoka odgovornost za zaščito okolja	Minimiziranje vplivov na okolje (odpadkov, emisij, uporabe virov ...) in maksimalna reciklaža
...	...

Čedalje več potnikov v šolo in službo z vlakom

S Slovenskimi železnicami se vsako leto vozi več potnikov, lanska številka dosega že okrog 17 milijonov prepeljanih potnikov in težnje kažejo na nadaljnje povečevanje. Večina potnikov na vlakih je stara med 15 in

letne vozovnice. Letošnja novost je **brezkontaktna čip kartica**.

Brezkontaktna čip kartica z letošnjim šolskim letom nadomestja dosedanje papirnate mesečne, polletne in letne šolske

pa vrednost le osmih mesečnih vozovnic. Da nakup letne in polletne vozovnice ne bi bil prevelik finančni zalogaj, pa vam je na voljo tudi obročni nakup z Bankreditom.

Slovenske železnice v prihodnje načrtujejo tudi možnost nakupa in podaljševanja mesečnih vozovnic za študente in dijake s čip kartico po spletu. V drugi fazi pa je načrtovana tudi prodaja vozovnic na kartomatih in po spletu.

Nova kartica za mlade SŽ-Ej!Kartica

Mladinske kartice SŽ-EURO<26 so 1. septembra dobile nov, sodobnejši logotip in novo ime SŽ-Ej!Kartica. Stare SŽ-EURO<26 kartice bodo uporabne do poteka veljavnosti. Mladi do 26. leta lahko z izkaznico SŽ-Ej!Kartica kupijo vozovnice s 30-odstotnim popustom. Cena za potovanje med Ljubljano in Mariborom s popustom tako znaša samo 5,62 evra. To je ceneje od avtobusnega prevoza in potovanja z osebnim avto-

obilom, zlasti ob upoštevanju vseh stroškov in amortizacije lastnega avtomobila.

Mesečne vozovnice za vse

Če z vlakom potujete pogosto ali vsak dan, svetujemo, da se odločite za nakup enosmerne ali povratne mesečne splošne vozovnice, s katero lahko potujete neomejeno en mesec na izbrani relaciji. Vozovnice veljajo od prvega do zadnjega dne v mesecu in še prvi delovni dan naslednjega meseca. Ob prvem nakupu vam bodo izdelali izkaznico K-19. Izkaznica stane 3,10 evra in velja eno leto. Še ugodneje se boste vozili, če se odločite za nakup polletne ali letne vozovnice.

Več podrobnosti o voznih redih in cenah lahko dobite na spletni strani Slovenskih železnic, www.slo-zeleznice.si, ali na telefonski številki 01 29 13 332. Prav tako pa priporočamo obisk informativnih centrov na železniških postajah v Ljubljani, Celju, Mariboru in Kopru.



50 let, med njimi pa so najštevilčnejše zastopani dijaki in študentje, zaposleni in poslovni potniki.

Mladi do 26. leta pomenijo največji delež potnikov Slovenskih železnic – lani skoraj 40 odstotkov vseh potnikov. Njihovo število narašča za okrog dva odstotka na leto. Skupno število potnikov Slovenskih železnic pa narašča za okrog tri odstotke na leto. Lani je bilo samo v notranjem prometu prepeljanih 15.752.699 potnikov.

Novosti za šolarje

Slovenske železnice tudi v novem šolskem letu ponujajo dijakom, vajencem in študentom različne možnosti nakupa subvencioniranih abonentskih vozovnic po ugodnih cenah. Na izbiri so mesečne, polletne in

vozovnice. Namesto dosedanjih dveh dokumentov – izkaznice in dodatne vozovnice – bodo vajenci, dijaki in študentje uporabljali le abonentsko vozovnico – brezkontaktno čip kartico. Na njej bodo zapisani podatki o uporabniku in veljavnosti vozovnice, osebje na vlaku pa bo veljavnost preverjalo s prenosnimi terminali. Cena brezkontaktna čip kartice je le pet evrov, veljala pa bo ves čas šolanja. Vsako leto jo bo treba obnoviti z novo vlogo, kar pomeni prihranek časa in denarja. Ob koncu šolanja bo imetnik ob vrnitvi nepoškodovane kartice dobil vrnjena dva evra.

Cene železniških abonentskih vozovnic so zelo ugodne. Ob nakupu polletne šolske vozovnice potnik plača vrednost le štirih mesečnih vozovnic, ob nakupu letne šolske vozovnice

Kar trije vlaki potnikov na koncert irske zasedbe U2

Slovenske železnice so desetega avgusta, ko se je v Zagrebu že drugi dan odvijal velik koncertni spektakel irske glasbene skupine U2, na koncert odpeljale kar dva vlaka. Vlak iz Ljubljane je odpeljal z največjo mogočo kapaciteto, to je 15 sedežnih vagonov, kar je izjemna dolžina vlaka za slovenske proge. Kljub množici potnikov sta vlaka odpeljala točno. Potniki so lahko na vlaku obiskali tudi gostinski vagon. Z vlakom iz Ljubljane se je na koncert peljalo 900 potnikov, iz Maribora pa 432 potnikov. Dan prej, devetega avgusta, je na koncert vozil vlak v sestavi petih sedežnih vagonov in gostinskega vagona, njegova skupna kapaciteta je bila 300 potnikov.

Promet in podnebne spremembe

Podnebne spremembe so stalna skrb vseh prevoznikov, saj jim povzročajo veliko nevšečnosti zaradi negativnih učinkov in emisij CO₂ ter drugih toplogrednih plinov, ki nastanejo zaradi izvajanja prevozov.

Pri reševanju problematike emisij je malo možnosti. Vse večje povpraševanje po prevoznih potnikih in blaga sili prevoznike, da zagotovijo čim večje kapacitete. Emisij tudi ni mogoče neposredno obvladovati. Z obstoječim voznim parkom, vlaki in

avtobusi, ki obratujejo 25 in več let, je možnost hitrega prehoda na dizelske motorje z nizkimi emisijami, hibridnimi gorivi ali električno energijo lahko samo dolgoročna zadeva. Tehnične izboljšave, kot so regenerativno zaviranje, filtri in pasti za delce, sestavljeni zavorni materiali in reciklirani materiali, pomagajo, vendar še ne pomenijo hitrega izboljšanja stanja. Velike zmage, kot na primer v Španiji, kjer letala na notranjih progah nadomeščajo z vlaki, so odvisne od zagotavljanja prog za velike

hitrosti (300 kilometrov na uro in več). Verjetno je to mogoče izvesti hitreje kot pa zamenjati vozni park, vendar je uresničitev odvisna od dolgoročne politične volje. Takšne vizije ni v mnogih evropskih državah.

Dizelsko gorivo bo za težka tovorna vozila še veliko let pomnilo edino smotrno možnost. Električni pogon, hibridni pogon, utekočinjeni naftni plin in vodikove gorivne celice (slednje imajo najboljše možnosti, da dolgoročno zagotovijo alterna-

tivni vir goriva) se uporabljajo v manjših gospodarskih vozilih in avtobusih, toda ne zagotavljajo dovolj moči za težke tovornjake. Železnica je rešitev, vendar potrebuje zagotovitev ravnotežja med stroški cestnega in železniškega prevoza v korist železniškega prometa, kar pa ni smotrno doseči zgolj z naklonjenostjo politikov in povečanjem stroškov cestnega prevoza. To bi namreč zmanjšalo gospodarsko rast in povzročilo inflacijo. Da bo javni prevoz lahko postal sprejemljiv za okolje, bo treba postoriti še veliko.

Odprava posledic podnebnih sprememb zahteva velike stroške in podnebne spremembe pomenijo tveganje. Vedno je prihajalo do potresov, zemeljskih plazov in poplav, toda zdaj so pogostejši in intenzivnejši ter do njih prihaja nepričakovano na območjih, kjer ni ustrezne zaščite.

V Švici so vplivi že jasni in dramatični. Svetovno znani ledeniki so med letoma 2000 in 2008 izgubili 12 odstotkov svojega obsega, kar je mogoče videti z razglednih točk. Napovedi oziroma ekstrapolacija trenda zadnjih 50 letih, ki kažejo na pospešeno naraščanje temperature, pravijo, da bo do leta

Vlak prihaja na postajo Valendas-Sagogn.





Vlak železnic RhB na progi v švicarskem Velikem kanjonu, pri postaji Valendas-Sagogn

2050 temperatura za dve do sedem stopinj Celzija višja in da bo 20 odstotkov več padavin. Kljub dodatnim padavinam

je pričakovati, da se bo zaradi zmanjšane postopnega taljenja ledenikov in trajnih plasti snega dejansko zmanjšala

količina vode, ki je na voljo za hidroprodukcijo električne energije. Obrnilo se bo tudi povpraševanje po energiji, manj bo potreb po energiji za ogrevanje pozimi in več za hlajenje poleti.

Medtem poteka veliko dejavnosti za zmanjšanje neposrednega tveganja. Zemeljski usadi in poplave postajajo vse pogostejši. Stroški švicarskih nacionalnih železnic (SBB) naraščajo enakomerno. Stroški zaradi poplav so z vrednosti nič leta 1972 zrasli na 11 tisoč milijonov švicarskih frankov v letu 2005. Medtem ko leta 2000 ni bilo nobenih stroškov zaradi skalnih podorov, so leta 2006 stroški zanje znašali že 1,6 milijona švicarskih frankov. Zagotavljanje in vzdrževanje ovir na nevarnih območjih bosta švicarske nacionalne železnice vsako leto bremenila za 14 do 20 milijonov švicarskih frankov.

BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn), drugo največje švicarsko železniško podjetje, zaposluje skupino planincev, ki stalno delajo na gorski progi Lötschberg. Povečane količine padavin, ki zamrznejo, povzročajo razpoke v visokih gorah. Inženirji opravljajo pogumne akrobacije, da sidrajo tvegane vrhove, grebe-

ne in skalne stene. Več nadzorovanih naprav postavljajo na območjih, kje je tveganja največje, da lahko merijo gibanje v velikih skalnih ploščah. Nekatere kamnine razstrelijo in tako preprečujejo razdiralne plazove.

Železnice RhB (Rhätische Bahn) potekajo po posebej težkem terenu, v celoti na gorskem območju. Na mnogih mestih je zasaditev gozdov pomagala pri zaščiti pred snežnimi plazovi. Železniška proga na spektakularnem območju švicarskega Velikega kanjona, kjer je prišlo do dramatičnega razjedanja skalnih sten, poteka v ozki soteski. Galerija proti plazovom, ki ščiti progo, se je zrušila 5. januarja 2007, pri čemer je bil tudi poškodovan vlak. RhB so galerijo obnovile in razširile ter zgradile zaščito proti morebitnemu zrušenju. Stroški so znašali 3,5 milijona švicarskih frankov.

Zdi se neizogibno, da se podnebje spreminja in da bo to imelo slab vpliv na sisteme javnega prevoza, zlasti železniškega. Alpske železnice se še posebej trudijo, da zaustavijo negativne vplive. Morale bodo porabiti ogromne zneske denarja in veliko delovnih ur, da bodo v bližnji prihodnosti proge odprte.



Obnovljena galerija proti plazovom v Velikem kanjonu

Tržne možnosti v dolini Drave

Reka Drava je dolga 725 km. Izvira na Toblaškem polju na Južnem Tirolskem v Italiji, teče proti vzhodu skozi Avstrijo in Slovenijo (145 km) ter se pri Osijeku na Hrvaškem izliva v Donavo. Slovenska kneževina Karantanija je med 6. in 9. stoletjem ob zgornji Dravi segala na zahodu do Puste ali Pustriške doline (nemško Pustertal, italijansko Val Pusteria), zahodno do mesta Lienz na Vzhodnem Tirolskem, na vzhodu pa do današnjega Maribora. Ime Maribor je prvič omenjeno leta 1164 kot grad – trdnjava »castrum Marchburch«, ki je stala na griču Piramida v Mariboru in je nadzorovala vhod v Dravsko dolino. Med Mariborom in svojim izlivom v Donavo je reka Drava tekla po južnem robu kneževine Spodnja Panonija, ki je bila med letoma 847 in 874 zadnja samostojna slovenska kneževina. Po letu 955 so Panonsko niž-

no severno od Drave zasedli Madžari. Zaradi izgube slovenske samostojnosti in v zaščito pred madžarskimi vpadi z vzhoda so leta 952 Karantanijo preoblikovali v frankovsko nadvojvodino, po letu 1180 pa so njeno ozemlje ob zgornji Dravi razdelili med dežele (vojvodine) Tirolsko, Koroško in Štajersko. Po prvi svetovni vojni je Južna Tirolska pripadla Italiji, Vzhodna Tirolska in Koroška Avstriji, Mežiška dolina z okolico mesta Dravograd in Spodnja Štajerska pa Sloveniji kot delu Kraljevine SHS. Z nekoč slovenskim prebivalstvom poseljena dolina Drave med njenim izvirom in koroškim mestom Beljak se je med 12. in 15. stoletjem pomenčila. Porečje Drave med Beljakom in današnjo avstrijsko-slovensko državno mejo pri Dravogradu spada v uradno dvojezično (avstrijsko-slovensko) območje.

Dravska železniška proga (<http://de.wikipedia.org/wiki/Drautalbahn>) je dolga 311 km in je speljana po dolini Drave od Maribora do izvira reke pri južnotirolskem mestu Innichen/San Candido. Od tam dalje proti zahodu se železnica imenuje Pustriška proga (Pustertalbahn). Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo leta 2004 so nekdanje karantanske dežele postale sestavni del te meddržavne zveze, z vstopom v šengenski sistem pa so bili odpravljeni tudi mejni nadzori. Tako nastaja enoten zgodovinsko-kulturno-turistični prostor. **Leta 2006 sta se z italijansko-avstrijsko-slovensko-hrvaškim projektom Drau/Drava – Stara reka in novi zvoki začela trajno sodelovanje na kulturnem področju ter krepitev sosedskih povezav med sodelujočimi državami.** Več informacij o projektu (v slovenščini) je na:

<http://www.draudrava.net/site.asp?var=sub11&lg=sl>. V duhu mednarodnega povezovanja je zaživela tudi 366 km dolga kolesarska pot po dolini Drave od južnotirolskega mesta Toblach/Dobbiaco do slovenskega Maribora (<http://www.fahr-radwege.com/DrauradwegR1.htm>), ki jo nameravajo podaljšati do Osijeka. S tem so se za Slovenske železnice odprle nove možnosti za trženje ob železniški progi v dolini Drave s prevozi kolesarjev in pohodnikov ter s ponudbo ugodnih turističnih paketov. Tako so letos SŽ že uvedle **krožno vozovnico Regio AS na relaciji Ljubljana–Jesenice–Beljak–Celovec–Prevalje–Maribor–Celje–Ljubljana**. Potovanje je mogoče tudi v obratni smeri, izbira odhodne postaje pa je poljubna. Vozovnica velja štiri dni in stane samo 29 evrov. Na tej krožni relaciji je bil med 26. aprilom in 27. septembrom mogoč tudi



Kolesarska pot ob Dravi v Beljaku



Grad Porcia



prevoz koles. Za orientacijo na potovanju uporabimo kar avtokarto Slovenije ali pa dvojjezično spletno karto Koroške (<http://www.nks.at/viewkarta.html>).

Tržno zanimive kolesarsko-pohodniške ture ob zgornji Dravi

1. S turistično ladjo po Dravi pri Beljaku

Od glavne železniške postaje v Beljaku je samo nekaj minut hoje do Kongresnega središča ob reki Dravi, kjer sta ladijsko postajališče in dostop do Dravske kolesarske poti (Draurdweg R1). Sledi vožnja s turistično ladjo po toku Drave do postajališča Na Dravi (St. Niklas-Faakersee). Povratna vožnja z ladjo traja slabi dve uri, mogoč pa je tudi prevoz koles. Vozni red je na <http://www.schiffahrt.at/drau/html/fahrplan.html>.

2. Špilje ob Dravi/Spittal an der Drau

Od železniške postaje do mestnega središča je petnajst minut hoje. Tam si med drugim ogledamo renesančni grad Porcia z muzejem in največjo razstavo železniških maket v

Avstriji (<http://bahnbilder.warumdenn.net/8562.htm>). Po uradnih podatkih iz leta 2004 živi v Špiljah in sosednjem Podnu (Seeboden) skupno 113 Slovencev. V Marijini kapelici v Špiljah imajo celo redne maše v slovenščini (http://www.kath-kirche-kaernten.at/pages/pfarre_slo.asp?id=976). Morda pa bi jih zanimali tudi izleti z vlakom po Sloveniji?

3. Goldeck (2142 m)

Goldeck (v prevodu Zlati rob, ker ob sončnem zahodu nebo nad njim zlato žari) je razgledna gora, planinsko izhodišče in smučarsko središče nad železniško postajo Špilje-Miljsko jezero (Spittal-Millstätter See), do koder **se z direktnimi vlaki iz Ljubljane pripeljemo v dobrih dveh urah**, povratne vozovnice pa kupimo kar pri mednarodnih potniških blagajnah v Sloveniji. Od železniške postaje do spodnje postaje gondolske žičnice na Goldeck je dobrih deset minut hoje. V poletni sezoni žičnica obratuje med 11. 6. in 27. 9. 2009 med 9.00 in 17.30. Večjezično publikacijo v slovenščini najdemo na spletni strani http://www.goldeck-spittal.at/sommer/GroHAG07_Folder_Goldeck.pdf.

4. Černik (Tschiernock, 2088 m)

Izhodišče: železniška postaja Špilje-Miljsko jezero (Spittal-



Smrekarjeva planina



Na vrhu Goldecka



Špilje – Spitta

Millstätter See, 544 m). Od tam 15 km kolesarskega vzpona po asfaltirani cesti skozi Poden (Seeboden) in Trebliche (Treffling) na Smrekarjevo planino (Sommerregger Alm, 1720 m). Gostišče s prenočišči. Razgledna planina je najlepša je-seni. Od koč še uro do uro in pol nezahtevne hoje na vrh Černika. V poletni sezoni si je mogoče čas hoje skrajšati s sedežnico. Na vrh je mogoč tudi vzpon z gorskim kolesom. Z vrha je lep razgled na dolino Drave in dolino Malte ter na Visoke Ture.

5. Klasična kolesarska tura (Toblach–Dravograd, 321 km, 8 dni)

1. dan: Potovanje na izhodišče do kraja Sillian.
2. dan: Sillian–Toblach/Dobbiaco–Sillian (30 km).
3. dan: Sillian–Zgornji Dravograd/Oberdrauburg (55 km).
4. dan: Zgornji Dravograd/Oberdrauburg–Špilje/Spittal (62 km).
5. dan: Špilje/Spittal–Rožek/Rosegg–Reka/Mühlbach (57 km).
6. dan: Reka/Mühlbach–Klopinjsko jezero/Klopeiner See–Velikovec/Völkermarkt (62 km).
7. dan: Velikovec/Völkermarkt–Labot/Lavamünd (45 km). Od Labota do Dravograda je 10 km, naprej do Maribora pa še 70 km.

6. Športna kolesarska tura Brixen–Maribor, 440 km, 7 dni

Južnotirolsko mesto Brixen/Bressanone je od leta 2004 po-brateno s slovenskim Bledom.

1. dan: Potovanje na izhodišče.
2. dan: Brixen–Sillian (90 km).
3. dan: Sillian–Špilje/Spittal (105 km).
4. dan: Špilje/Spittal–Borovlje/Ferlach (83 km).
5. dan: Borovlje/Ferlach–Dravograd (90 km).
6. dan: Dravograd–Maribor (70 km).



Nad mestom Špilje se dviga razgledni Goldeck.



Izlet z vlakom

V Radovljico

Za to mesto vsekakor velja, da majhno pomeni veliko, a vsekakor ne preveč, saj je v mestnem jedru na le nekaj korakov na ogled marsikaj zanimivega, da o možnostih za potešitev lakote in žeje niti ne govorimo. Čeprav se zgodi, da nam radovljiških zanimivosti ne uspe zaobjeti v enem izletu, je vnovična pot visoko nad dolino Save samo še prijetnejša, kajti izletniških privlačnosti ne manjka niti v okolici. Iz Radovljice med kratkim sprehodom pridemo do kamp Šobec in sotočja Save Bohinjke in Save Dolinke ali se sprehodimo ob toku Save Bohinjke navzgor, kratko ali dolgo, pa čeprav kar na Bled. Da o drugih sprehajalnih, kaj šele kolesarskih poteh v okolici Radovljice niti ne govorimo. Zato ni odveč, če s sabo na vlak vzamemo še kolo in se, če ne prej, s potrebnim informativnim gradivom oskrbimo v radovljiškem turistično-informacijskem centru (TIC). Seveda se o izletniških in drugih turističnih zanimivostih pozanimamo vnaprej na spletnem naslovu radovljiške občine, www.radovljica.si. Obenem se spomnimo, da je Radovljica znana tudi kot Linhartovo mesto, saj je bil tu rojen Anton Tomaž Linhart (1756–1795), prvi slovenski dramatik, začetnik zgodovinopisja in državni uradnik.

Že takoj, ko izstopimo na radovljiški železniški postaji, se na ogled ponuja nadvse zanimiva galerija na stopnišču, po katerem se vzpnemo na cesto. Člani Kluba radovlji-

ških študentov (www.krs-klub.si) so namreč poslikali stopnišče s ključnimi motivi, ki so značilni za zgodovino in sedanost Radovljice, le da so narejeni na zelo sodoben način. Skratka, vzpenjanje po stopnicah je zaradi tega počasno, če ne celo večkratno, saj se z vrha brez težav spet spustimo navzdol ter si še enkrat in zatem znova ogledamo slikarije.

Ko prej ali slej le pridemo s stopnišča na Cesto svobode, se z nje napotimo po Kolodvorski ulici navzgor. Čeprav je radovljiški TIC takoj na vrhu ulice na vogalu Gorenjske ceste, najprej na kratko stopimo v preteklost mesta, ki jo razen srednjeveškega obzidja in znamenitih stavb predstavlja še obrambni jarek. Ko tik pod vrhom Kolodvorske ulice pridemo do ovinka, gremo iz njega kar naravnost skozi obok in se sprehodimo skozi obrambni jarek. Kljub obliki in namenu, ki skoraj zahteva vodo, je bil suh in je skupaj z zidom varoval zahodni rob naselja.

Ko pridemo iz nekdanjega obrambnega jarka, zavijemo ostro levo in se ob robu parka sprehodimo do Gorenjske ceste, kjer v vogalni stavbi domuje radovljiški TIC. Odprt je vsak dan razen nedelje od 9. do 19. ure, ob sobotah od 9. do 13. ure. V njem je na voljo dovolj informativnega gradiva o Radovljici in okolici za vsaj nekaj izletov. Vsekakor si priskrbimo mestni načrt z opisom zanimivosti, zloženke Mestnega muzeja, Čebelarkega muzeja in Šivčeve hiše, ne pozabimo na karto tematskih poti v občini, ki pride prav tako pohodnikom kot kolesarjem. Če smo iz vlaka izstopili s kolesom, je dobrodošla tudi zloženka Družinska kolesarska pot v Občini Radovljica. V njej je predstavljena 20 kilometrov dolga pot po manj prometnih cestah, ki je še posebej primerna za družinske izlete.

Po obisku TIC-a se po Linhartovem trgu napotimo v staro mestno jedro, kjer je vsakih nekaj korakov možnost za postanek oziroma je sploh najprimernejše, če se na začetku trga kar usedemo ter si ogledamo, kaj vse nas pričakuje. Ker po trgu brez težav zaokrožimo vsaj dvakrat, se zatem na začetku postankov ustavimo pred Šivčevo hišo, meščansko hišo iz sredine 16. stoletja, v kateri so danes galerija, stalna razstava ilustracij mladinske književnosti in poročna dvorana. Galerija je v septembru odprta za ogled vsak dan razen ponedeljka

od 10. do 12. ure in od 17. do 19. ure. Naslednja velika postaja je vsekakor baročna graščina, v kateri domujeta Mestni muzej Radovljica in Čebelarški muzej. V prvem je na ogled razstava o Antonu Tomažu Linhartu, v drugem pa si ogledamo bogato zgodovino slovenskega čebelarstva. Zatem se sprehodimo še do cerkve, za katero je bila v zakristijskem stolpu do septembra na ogled razstava Radovljica, naše mesto skozi stoletja, ki jo še vedno lahko »ujamemo« s pomočjo zloženke, ki je voljo na raznih informativnih točkah v starem mestnem jedru.

Ko se pojavi potreba po osvežitvi, stopimo v za to prijetno dejavnost primerne hrame na Linhartovem trgu ali se po Gorenjski cesti napotimo kakih 100 metrov daleč do gostilne Kunstelj, da o tovrstnih hišah v novem delu mesta v okolici tržnice in avtobusne postaje niti ne govorimo. Za zaključek izleta se lahko odpravimo na sprehod do Save, tako da se vrnemo do železniške postaje, kjer zavijemo desno in se po Cesti



Šivčeva hiša



Radovljiška železniška postaja stoji tik pod starim mestnim jedrom.



Stopnišče, po katerem se s postaje vzpnemo na Kolodvorsko ulico, je poslikano nadvse sodobno, a s ključnimi motivi, ki tvorijo »osebno izkaznico« Radovljice.

Štirideset let prevozov zabojnikov po slovenskih železnicah

Pred štiridesetimi leti je železnica v Mariboru začela prevažati zabojnike oziroma kontejnerje in tako omogočila novo obdobje v transportu – razvoj kombiniranega transporta na tleh nekdanje Jugoslavije. Železnica v Sloveniji je bila med prvimi, ki so strankam ponudili v tistih časih inovativno transportno storitev oziroma redne prevoze blaga v zabojnikih. Danes so Slovenske železnice še vedno pomemben dejavnik v kombiniranem transportu ter pri prevozih zabojnikov med Luko Koper in njenim gospodarskim zaledjem.

Leto 1969 štejemo za dejaven začetek prevozov z zabojniki oziroma kontejnerji pri nas. Pionirji »kontejnerizacije« so bile gospodarske organizacije, kot so Slovenijasadje, Gorenje in druge, ter železnica, špediterji, BTC Javna skladišča, Luka Koper itd. Sredi leta 1969 so tedanja podjetja ZŽTP Ljubljana, Slovenijasadje in Fersped začela prevažati zabojnike; naloženi so bili s sadjem za zahodnoevropsko tržišče. Zabojnike so nakladali v Hočah in Mariboru.



Prevoz prvih zabojnikov z vagoni in cestnim transporterjem sredi leta 1969 v Mariboru (Foto: Lajh, Nova proga, 5. september 1969)

Po poročanju železniškega glasila Nova proga 5. septembra 1969 v članku Prvi prevozi s kontejnerji so se morali spopasti z marsikatero težavo, da so lahko obvladali vse zahteve tega transporta. Na teden so odpremljali od tri do pet zabojnikov v Zahodno Evropo, šest zabojnikov pa po Jugoslaviji. Leto 1969 štejemo tudi za začetek delovanja prekladalne kontejnerske postaje Maribor Težno. Promet z zabojniki se je v naslednjih letih postopoma povečeval.

Drugi pomembnejši mejniki kontejnerizacije v Sloveniji:

- 1970 – začasen kontejnerski terminal na železniški postaji Ljubljana,
- 1971 – prvi kontejnerski vlak iz Velenja s hladilniki tovarne Gorenje v ZDA,



Kontejnerski terminal Ljubljana danes

- 1975 – odprt začasen kontejnerski terminal v BTC Javna skladišča Ljubljana,
- 1979 – odprt sodoben pomorski kontejnerski terminal v Luko Koper,
- 1979 – začetek kontejnerskega prekladanja na železniški postaji Celje,
- 1983 – odprt sodoben kontejnerski terminal Slovenskih železnic v Ljubljani.

Slovenske železnice v kombiniranem prevozu danes prepeljejo okrog 20 odstotkov tovora oziroma 3,8 milijona ton na leto, od tega dve tretjini z zabojniki in približno eno tretjino z drugimi storitvami kombiniranega transporta. Kontejnerski terminal Ljubljana danes pretovori 65 tisoč TEU (standardnih 20 čevljskih kontejnerjev) na leto, Luka Koper pa v enem letu pretovori 350 tisoč TEU oziroma 1,7 milijona ton tovora v zabojnikih ter posodablja kontejnerski terminal za sprejem večjih, tako imenovanih postpanamax ladij. Slovenske železnice kontejnerski terminal v Ljubljani tudi stalno posodablja.

O razvoju prevozov zabojnikov v svetu in pri nas

Zabojniki za prevoz blaga so se začeli razvijati leta 1956. Za očeta transportnega zabojnika velja Američan Malcolm P. McLean, čeprav so bili zabojniki znani tudi prej. Razvoj zabojnikov je dobil večji zagon v 60. letih. Tudi Slovenija in tedanja Jugoslavija oziroma njuno gospodarstvo niso stali ob strani. Začetki prevoza z zabojniki na območju Slovenije segajo v šestdeseta leta prejšnjega stoletja. Takrat maloštevilne zabojnike so prevažali s tovornjaki in vagoni ter z ladjami prek Luke Koper.

Razvoj logističnih konceptov

Slovenske železnice imajo že več let v svoji viziji in strategiji zapisano, da bodo postale regionalni logist. Ta poslovna usmeritev je pravilna in se postopno uresničuje. Za hitrejšo uresničitev so potrebni pogumnejši koraki na notranjem in zunanem področju. Logist je tisti, ki se ukvarja z logistiko (kot poklic ali kot dejavnost). Danes je logistika usmerjena v obvladovanje celovitih oskrbnih verig in tako govorimo o menedžmentu oskrbnih verig (Supply Chain Management – SCM). V tem prispevku bomo poskušali preprosto pojasniti, katere dejavnike je treba upoštevati na poti od prevoznika k logistu. Navajali bomo tudi imena v angleščini, ker osnovni pojmi in opredelitve izhajajo iz tega in se v praksi uporabljajo.

Osnovni pristop

Tako transport kot tudi logistika imata nalogo, da blago (in ljudi) premestita iz izhodiščne v ciljno točko, običajno rečemo iz A v B. Razlika je v kakovosti tega premika. Transport (in tudi prevoz) vsebuje osnovno storitev, to je premaknitev pošiljke in morda še kakšne najnujnejše dodatne storitve. Če stranka sama na izhodni in namembni postaji naloži vagon in sama opravi tudi dostavo, govorimo o osnovni storitvi prevoza. Kadarkoli pa prevoznik prevzema določene dodatne naloge, kot so dostava, skladiščenje, pretovor, nadzor itd., tedaj lahko že govorimo o dodatnih storitvah z elementi logistike. Popolna logistična storitev pomeni poleg transporta še vse dodatne storitve, načrtovanje in v določenih primerih celo elemente proizvodnega procesa in prevzem tveganj, ki se pri tem pojavljajo. Večplastnost logistike se izraža v večplastnosti oskrbne verige, ki se razlikuje glede na različne dejavnosti, npr. avtomobilsko

industrijo, kmetijstvo, energetiko ipd., ter razdalje, število posrednikov in druge zahteve. Storitve neposrednega prevoza z industrijskim tirom na obeh straneh je z vidika železnice in tudi stranke najpopolnejša, vendar ta način vsebuje infrastrukturno rešitev in ne zahteva veliko logističnih dejavnosti. Tukaj gre predvsem za masovne tovore večjih količin.

Logistični koncepti

Logistiko moramo obravnavati predvsem z vidika uporabnika. Ponudnik mora uporabniku zagotavljati čim popolnejšo storitev ustrezne kakovosti, cene in drugih zahtev. Sčasoma so se razvili različni koncepti, ki pomenijo tudi različne stopnje logistike v storitvi. Logist naj zagotavlja višje stopnje teh konceptov, saj s tem zadovoljuje uporabnikove zahteve in si ustvarja konkurenčne prednosti. Danes se v strokovnih krogih srečujemo s pojmom 3PL in 4PL. Če na kratko pogledamo razvoj logističnih konceptov, bomo videli, da so v začetku vse logistične dejavnosti podjetja opravljala sama v okviru proizvodne ali sorodne dejavnosti (1PL). Tak koncept ponekod še obstaja. Na naslednji stopnji, 2PL, je že prisoten specializiran izvajalec zlasti na področju prevoza, skladiščenja in dodatnih storitev. Ta koncept je v bistvu prva logistična stopnja, ki se je začela v 60. letih 20. stoletja. Sem lahko štejemo prevoznike in špediterje v tedanjem smislu. Tukaj je poudarek na zmogljivostih, ki jih zagotavlja prevoznik ali špediter.

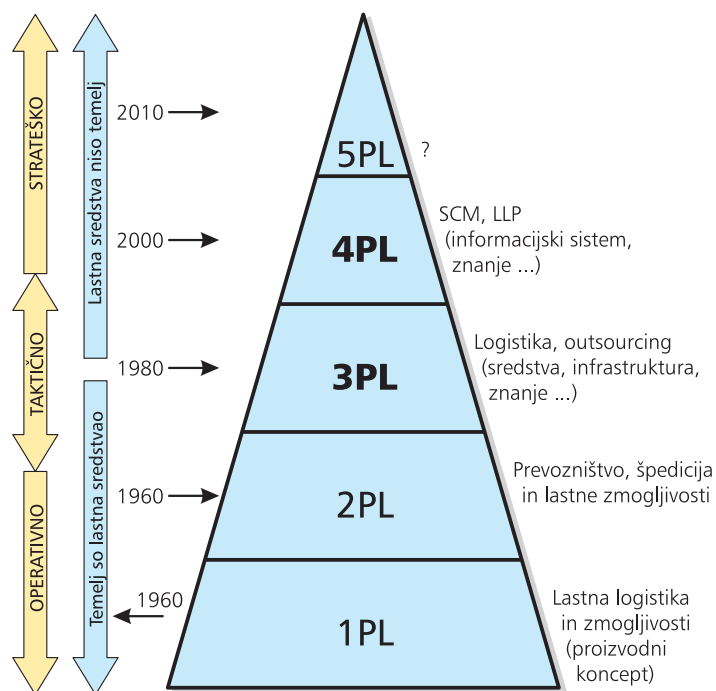
Višja stopnja je 3PL (Third Party Logistics) in pomeni prenos poslovnih procesov v izvedbo specialistom. Tako imenovani »outsourcing« lahko prinese številne prednosti, vendar pa sta za uspeh potrebna skrbno

načrtovanje in izvedba procesa. Slovenske železnice ta model že ponekod izvajajo in ga je treba naprej krepiti in širiti. 3PL temelji na lastnih in tudi najetih sredstvih (vozilih, skladiščih, opremi ...) ter vsebuje načrtovalne in organizacijske funkcije. Ta koncept se je razvil v 80. letih prejšnjega stoletja.

Najvišja stopnja je zaenkrat 4PL (Fourth Party Logistics), čeprav se že navaja 5PL. 4PL je v bistvu nadgradnja 3PL in pomeni, da je izvajalec LLP (Lead Logistic Provider/Partner), ki povezuje vse udeležence v učinkovito celoto. Ima zlasti znanje, informacijsko-komunikacijski sistem in organizacijo. Temelji na intelektualni in ne na materialni osnovi (Non Asset-Based 3PL). Osnovna usmeritev je menedžment oskrbne verige. 4PL je koncept logista integratorja, ki običajno nima lastnih zmogljivosti, ima pa močan intelektualni kapital in informacijski sistem za menedžment

oskrbne verige. Njegova funkcija je integracija in organizacija zmogljivosti, sposobnosti in tehnologije vseh udeležencev za načrtovanje in izvedbo celovite oskrbne verige. Ta koncept se je razvil po letu 2000. V naslednjem desetletju se pričakuje razvoj in nadgradnja obstoječih konceptov 3PL in 4PL na 5PL. To naj bi bil koncept, pri katerem njegov nosilec ne bi vodil logističnih funkcij, pač pa bi zagotavljal integriran koncept za povezave in nadzor vseh nosilcev, utemeljen na visoko razvitih tehnologijah in mednarodni ravni. Bil naj bi nekaj neodvisnega za optimiranje zlasti globalnih oskrbnih verig.

Če povzamemo, se danes logisti usmerjajo v 3PL in 4PL. Za Slovenske železnice velja enako. Pot do tega vodi prek partnerskih povezav in krepitve lastnih sposobnosti zlasti na materialnem, intelektualnem in informacijsko-komunikacijskem področju.



Razvoj in vsebina logističnih konceptov z vidika ključnih funkcij v oskrbni verigi

GySEV/ROeEE

GySEV oziroma ROeEE so podjetne, rastoče in dobičkonosne železnice, ki delujejo na križišču evropskih koridorjev za prevoz tovarov. Njihovo območje obsega samo 287 kilometrov prog in se nahaja v Sopronu na Madžarskem. Območje je bilo nekajkrat v različnih državah in večkrat so ga tudi preimenovali. Zato ima železnica dve imeni. GySEV pomeni v madžarščini Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., ROeEE pa v nemščini Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG. Kratko nemško ime je Raaberbahn. Železnica je bila vedno neodvisna od nacionalnih železnic, tudi v obdobju

Kohezijski skladi Evropske unije trenutno zagotavljajo denarna sredstva za njeno nadgradnjo in elektrifikacijo. Priprava projekta je bila zaključena. Dela naj bi se začela konec letošnjega leta, po načrtu bodo dokončana leta 2011.

Obenem GySEV upravlja s progo železnice Neusiedler Seebahn AG, ki poteka od severnega konca jezera Neusiedler, od Bad Neusiedl am See do Pamhargna v Avstriji in od Fertoszentmikosa do Győrja. Železnica je bila odprta 19. decembra 1897 od Parn-dorfa vse do Celldömölka. Šest parov vlakov dnevno vozi s postaje Wien Südbahnhof. Avstrija ima v lasti 49,81-odstotni delež, 49,05 odstotka je v lasti dežele Gradiščanska, 1,14 odstotka pa ima Madžarska. Proga je namenjena za potniški promet, elektrificirana je bila v letih 2003 in 2004. GySEV upravlja in vzdržuje tudi progo ÖBB od postaje Harka do postaje Deutschkreutz.

GySEV ima sedež v Sopronu, predstavništvo v Budimpešti in operativne pisarne v Wulkaprodersdorfu ter na Dunaju. Potniški promet podpirajo s prihodki tovarnega prometa, kar je mogoče pri integriranih železnicah. V letu 2008 so prepeljali 4.868.238 potnikov, največ pa so jih prepeljali leta 2007, in sicer 5.057.309. Glavna dejavnost je tranzitni tovarni promet, ki je vrhunec dosegel leta 2003, ko je bilo prepeljanih 7.032.690 ton. V letu 2008 so prepeljali 6.247.158 ton. Vsekakor številke, ki so vredne občudovanja! Dva tovarna vlaka na dan prispeta iz Nemčije in dva vlaka vozita v Nemčijo, kar pomeni 720 vlakov letno v vsako smer. V Sopronu vlake ranžirajo in sestavijo 1158 vlakov za Južno Evropo, 690 vlakov za Romunijo in 410 za Rusijo. Prevoze zabojnikov so v letu 2008 opravili z 2670 vlaki, ki so vozili v Budimpešto, Hamburg, Wanne, Mannheim, Wels, Romunijo, Turčijo in Grčijo. Promet nadzira 1700 zaposlenih, od tega 200 v potniškem prometu.

Pogon GySEV-a sestavlja 12 sodobnih večsistemskih električnih lokomotiv vrste ES64US, 14 električnih lokomotiv vrste V43 in 17 premikalnih lokomotiv. V voznem parku imajo 82 avtobusov in 888 vagonov.

Za razliko od številnih državnih železnic so vozna sredstva, lokomotive in železniške postaje GySEV-a brezhibno čiste in dobro vzdrževane. Infrastrukturo izboljšujejo in vanjo stalno vlagajo.



Lokomotivi železnic GySEV in ÖBB na postaji Sopron

komunizma. Trenutno ima Republika Madžarska v lasti 61 odstotkov, Republika Avstrija 33,3 odstotka in Spedition Holding AG (hčerinska družba ÖBB) 5,7 odstotka železnic.

Zgodovina železnice sega v leto 1872, ko so ji 15. oktobra podelili koncesijo za progo od mesta Győr (Raab) do Soprona (Oedenburg) in naprej do takratne mejne postaje Neufeld an der Leitha, blizu Dunaja. Glavni odsek proge Győr-Sopron je bil odprt 2. januarja 1876, odsek proge do Neufelda pa 28. oktobra 1879. Po referendumu leta 1921 je večji del dežele Gradiščanska (Burgenland) prešel v Avstrijo in meja se je spremenila, zato je GySEV leta 1924 podjetje ROeEE registriral v Avstriji. Širitev se je nadaljevala in v letu 1988 je bila končana elektrifikacija od Győrja prek Soprona do Ebenfurtha. V letu 2001 so prevzeli progo Sopron-Sombotel in v letu 2006 odsek proge do Monoštra (Szentgotthard) na meji z Avstrijo, kjer proga vodi v Gradec (Graz) in zagotavlja pot z Dunaja tako, da se izogne strmemu Semmeringu.



Ranžiranje v Sopronu



Pogled na ranžirno postajo Sopron



Ranžirna lokomotiva



Potniški vlak iz Soprona v Sombotel

Majda Zorko: Železnici smo dali že tri generacije

Včasih je bilo tako – kar je počel stari ata, je običajno počel njegov sin, in tudi sinov sin si ni kaj dosti belil glave s tem, kaj mu je v življenju početi. Bilo je povsem jasno. Nadaljeval bo družinsko tradicijo, pa naj so počeli karkoli že. Tudi v naši družini ni bilo kaj dosti drugače. Ko se je en član rodbine zastupil z virusom železnice, se je ta zagotovo prenesel na druge čla-

ne. Drugače preprosto ni moglo biti. Protistrup ne obstaja! Tako je bilo pri mnogih od nas, vsaj zase lahko potrdim to diagnozo. Priznam, tako pač je. Ta epidemija pa je zadela tudi našo sodelavko Majdo Zorko, strokovno učiteljico v sekciji za promet v Mariboru, ki je našemu podjetju dala že trideset let in zastopa drugo generacijo svoje rodbine med nami. Ker je

to kar dolga doba, sem menil, da bi nam Majda lahko povedala marsikaj zanimivega. Pa pogledjmo, kaj je nastalo iz najinega pogovora.

Majda, najprej nekaj besed o sebi.

Zdravo. Zaposlena sem v mariborski sekciji za potniški promet kot strokovna učiteljica in tehnologinja za komercialo. Izhajam iz železniške družine, saj imamo železnico menda že dobesedno v krvi. Stric je bil strojevodja še v času parne vleke v Sloveniji, teta je bila referentka za kadre v tovarnem prometu, bratranec je strojevodja in tudi moj sin nadaljuje družinsko tradicijo, saj je tudi on zaposlen kot strojevodja in je že deset let v našem podjetju. Kot vidiš, nas je virus železnice res nevarno napadel in samo čakamo lahko, kaj vse se bo še zgodilo (smeh).

Sem mislil, da imamo samo v naši družini to težavo. No, pa vidim, da ne ... Kakšni so bili vaši začetki v podjetju? Brez izobraževanja verjetno ni šlo?

Na železnico sem prišla v letu 1979 v takratno sekcijo za transport, ko sem bila stara komaj enaindvajset let. Vse novo zaposlene so takoj poslali na tečaj za transportne komercialiste v takratno železniško prometno šolo v Mariboru. Tečaj je trajal eno šolsko leto in pripomniti moram, da je bil kar zahteven, saj se je bilo treba precej učiti, predmetnik je bil obširen, predmeti pa tudi niso bili ravno mačji kašelj. Po tečaju sem leta 1980 začela delati v robni (za tovarni promet, op. p.) blagajni Maribor, kjer pa se je pokazalo, da je teorija eno, praksa pa

drugo. Vendar sem premagala vse začetne težave in delo je steklo.

V dolgoletni karieri ste najbrž preizkusili kar nekaj delovnih mest oziroma, če lahko rečem, ste podjetje spoznali od temeljev navzgor. Kje vse je tekla vaša pot?

Moje prvo delovno mesto so bile prodajne kalkulacije, kjer je bilo ogromno dela, saj smo dnevno obračunali tudi 700 in več tovarnih listov. Ko sem dobro spoznala delo in sam proces robne blagajne, sem lahko delala tudi na drugih delovnih mestih, kot so bile oddajne kalkulacije, kjer smo dobivali pošiljke iz drugih postaj v prispetju. Moram povedati, da je bilo to delo kar naporno, saj je potekalo tudi ponoči. Ko sem pridelala nekaj železniške »kilometriner«, se pravi, da sem imela za seboj že nekaj let službe, pa sem lahko delala tudi na blagajnah, kot so oddajne kalkulacije, predajne kalkulacije in kamionska blagajna, kjer je potekal razvoj pošiljk do strank. Pozneje sem se uvajala tudi v postajni blagajni. To je bila glavna blagajna, kjer so se zbirali prihodki vseh podrejenih blagajn. Tudi tu je bilo delo zahtevno, delalo se je predvsem s čeki in gotovino. Popoldne pa smo opravljali še delo reklamanta in skladiščnika, tako da nikoli ni bilo dolgčas. Nato sem eno leto preživela v tajništvu in nadomeščala delavko, ki je odšla na porodniški dopust, po njeni vrnitvi pa sem bila prerazporejena v ekspresno blagajno. Tam sem delala turnus 12–24, poleg rednega dela smo imeli na skrbi še doplačilno blagajno, kjer smo po 14.



uri sprejemali denar od prevoznikov. Dela je bilo ogromno, tudi ponoči, pa vendar smo bili veseli, da je bilo delo, pa tudi plača ni bila slaba.

Kar naporna pot, ni kaj reči. Kako pa je bilo po osamosvojitvi Slovenije? Kot vemo, so se tedaj v našem podjetju zgodile velike spremembe. Ste jih čutili tudi pri sebi?

Ker so spremembe doletele celoten sistem, smo jih čutili tudi pri nas. Ker se je leta 1997 ekspresna blagajna ukinila, sem bila po 17 letih dela v tovarnem prometu prerazporejena v potniški promet na delovno mesto vodje vlaka. To je bila zame velika prelomnica, nekaj povsem novega, saj sem znova morala na izobraževanje, sledilo je uvajanje in nato samostojno delo. Po treh letih dela na vlaku pa sem se žal poškodovala na delovnem mestu in po dveh letih zdravljenja sem izgubila prvo zdravstveno skupino. Dela vodje vlaka tako nisem mogla več opravljati, to pa je bil zame pravi šok, saj sem to delo opravljala resnično z veseljem.

Je pa to verjetno pomenilo, da je čas, da se zopet preizkusite na kakšnem področju, kjer še niste delovali. Kakšen nov izziv torej.

Po prvem šoku in občutku, da zdaj ne bo več nikomur koristen, so se, k sreči, stvari začele postavljati na svoje mesto. Tako so me leta 2002 prerazporedili na delovno mesto strokovne učiteljice za komercialno, pozneje pa še za tehnologinjo za komercialno. Ti deli opravljam še danes, kot tehnična strokovna sodelavka I/1 prometne smeri. Poudariti moram, da sem strokovna učiteljica in tehnologinja v eni osebi, saj se ti delovni mesti zelo dopolnjujeta med seboj. Naloge, ki jih opravljam, me zelo veselijo in moram reči, da jih opravljam z dušo. V šolskem centru na Aljaževi v Ljubljani sem že kar nekaj generacij slušateljev poučevala

transportno računovodstvo in blagajniško poslovanje, v Sekciji za potniški promet Maribor pa sem zadolžena za prekvalifikacije, na primer sprevodnikov in blagajnikov.

Med splošno modernizacijo našega sistema so v potniškem prometu uvedli prenosne terminale za prodajo vozovnic. Ste sodelovali pri tem projektu?

To je bil tako imenovani projekt Ticketing, ki smo ga na Slovenskih železnicah uvedli in izpeljali, da bi se odpravila ročna prodaja vozovnic tako na potniških blagajnah kot pri sprevodnikih. Delo se zdaj opravlja prek ST- (stacionarnih) in MT- (mobilnih) terminalov. Osebnost sem pri projektu sodelovala kot inštruktor in moram priznati, da je bilo včasih kar naporno posredovati znanje drugim, saj je bila stvar v fazi uvajanja, pomenila pa je tudi velik tehnološki in miselni preskok pri zaposlenih, kar pa se na koncu ni izkazalo za težavo, saj so bili terminali dobro sprejeti, ljudje dobro poučeni o načinu dela z njimi in danes si dela brez njih preprosto ne znajo oziroma ne znamo več predstavljati. Skupaj smo lahko veseli, da tehnologija napreduje in da smo je deležni tudi na Slovenskih železnicah.

Vaše delo zahteva tudi stalno izobraževanje in usposabljanje. Najbrž ste se tudi vi dejavno izobraževali?

Seveda. Skozi vse moje obdobje v podjetju sem se izobraževala tudi ob delu. Tako sem najprej končala srednjo prometno šolo kot prometni tehnik in se leta 1997 vpisala na fakulteto za pomorstvo in promet, ki sem jo leta 2003 uspešno končala z nazivom diplomirani inženir tehnologije prometa. Istega leta jeseni sem se vpisala tudi na pedagoško fakulteto, kjer sem junija 2004 uspešno opravila pedagoško in pedagoško-andragoško izobrazbo. Ta program mi je dal ogromno znanja za delo z ljudmi, kar mi seveda

zelo pomaga pri opravljanju dela strokovne učiteljice in predavateljice.

Pa nam lahko zaupate kakšno prigodo, ki se vam je zgodila, ko ste bili še vodja vlaka ali pa zdaj na novem delovnem mestu?

No, tega je bilo kar nekaj. Od kar opravljam delo strokovnega učitelja, mi je najbolj ostal v spominu trenutek, ko sem prvič stopila pred svoje sodelavce v novi vlogi. Še včeraj smo skupaj delali, danes pa stojim pred njimi in jim »solim pamet«. Občutek je bil prav božjasten. Verjetno sem se tresla kot šiba na vodi, vsaj občutek sem imela tak, glas je spreminjal višino in tone, da o srcu sploh ne govorim. To je delovalo po nekih svojih frekvencah. Dobro, da ga sploh še imam, da ga ni kam odneslo (smeh). No, pa se je dobro končalo. Še vedno sem tukaj, sodelavci me niso vrgli v Dravo. Izkušnje so prinesle svoje in zdaj zadeva poteka povsem v redu.

Iz časov, ko sem bila še vodja vlaka, so mi najbolj v spominu ostale nočne službe, ki jih je bilo kar veliko, ter spanje v obračalnih postajah, ko smo čakali na povratne vlake. To se je dogajalo predvsem v Dobovi, Zidanem Mostu in Ljubljani. Pri vsem tem pa je smešen podatek, da je spanje potekalo v »mešanih« posadkah, saj ločenih prostorov za moške in ženske ni bilo. No, pa kakršnihkoli težav tudi ne, saj sta bila medsebojni odnos in spoštovanje na zelo visoki kolegialni, pa tudi profesionalni ravni. Še najsmešneje ali pa prisrčneje, kakorkoli vzamete, je bilo to, da se je moški del sodelavcev, potem ko so izvedeli, da v sobi že spi ženska, zelo, zelo dolgo pripravljal na vstop v sobo, pa še tedaj so to storili ne po prstih, ampak po enem prstu, da nas ne bi slučajno zbudili. Odnos do nas, žensk, je bil res na visoki ravni, tako da imam na čase, ko sem delala na vlaku, zelo lepe spomine.

Pa prosti čas? Sploh obstaja?

Ah, o tem pa ni in ne sme biti prav nobenega dvoma. Včasih, pred poškodbo, sem veliko kolesarila in hodila v gore. Triglav sem osvojila trikrat, Pohorje pa je bilo tako ali tako za ogrevanje. No, zdaj pa rada vzamem v roke dobro knjigo, saj menim, da si človek z branjem širi obzorja in izoblikuje govor. Veliko časa posvetim tudi družini, na prvem mestu sta predvsem vnučka Tai in Lia. Obvezen jutranji obred pa je obisk moje »svete zemlje«, to je moj cvetličnjak, v katerega imamo vstop samo jaz ter noge mojih vnučkov. Drugim je vstop prepovedan, diskriminacija gor ali dol (smeh). Resno mislim! V gojenju rož resnično uživam, v cvetličnjaku stoji skalnjak po moji zamisli, na njem pa rastejo rože, ki so mi najbolj pri srcu – izstopa predvsem ameriški slamenik s svojim čudovitim cvetom, imam pa tudi pravo figo, darilo sodelavca, ki bo letos zelo lepo obrodila.

Lahko pa o sebi povem še eno zanimivost. Nikdar in nikoli v življenju nisem poskusila kave. Prisegam namreč na čaj, čeprav sama na vrtu ne gojim rožic za pripravo čajev. Morda jih pa kdaj bom, kdo ve?

In vaša zaključna misel, Majda?

Želim si, da bi se razmere na Slovenskih železnicah izboljšale, da bi prebrodili trenutno recesijo, ki jo čutimo tudi zaposleni, da bi znova zadihali s polnimi pljuči in ne vsak dan trepetali za svoja delovna mesta ter s strahom gledali v prihodnost, da bi se lahko dostojno upokojili in da bi tako mladi prišli do dela, predvsem pa, da bi bilo dela dovolj za vse ljudi po vsem svetu.

Optimizem je gonilo upanja. Naj se uresniči. Hvala za intervju in lep dan vam želim še naprej.

Hvala tudi tebi in pozdrav bralcem.

19. kolesarski izlet strojevodij Ljubljane, Zidanega Mosta in Divače 28. maja 2009

Pivka–Mašun. Po poteh Martina Krpana in slovenske vojaške zgodovine, pa še kaj se je našlo ...

Na Šilentaboru – desno Nanos, levo Vremščica



Živel je mož, imel je psa, lepo ga je redil, nekoč mu je ukradel ... Ne, ne, drugače je šlo. Živel je mož s kobilico, lepo jo je redil, mu je Brdavs močno na živce šel, zato ga je ... no ja, s količkom po glavi, saj razumete, a ne? Je pač preveč glasno »ropotal« in ga je doletela kazen božja. Res je bil mož na mestu, tale naš Martin Krpan, ko je tovoril sol, pa še svojo kobilico menda, če se je ta »spuntala«. Ko je kolovratil po Mašunskem gozdu, je nevede delal stopinje kasnejšim junakom, saj je ta del pokrajine dobesedno pregrajen z ostanki srednjeveških gradov, obrambnimi črtami prve svetovne vojne, trdnjavami s strelnimi črtami, rovi, povezovalnimi hodniki in še in še. Danes je na tem mestu – bivša vojašnica v Pivki – muzej naših oklepni enot, ki obsega našo oklepno vojaško zgodovino in proces osamosvajanja, ter razstava tankov in ostalih oklepni vozil, ki so na naših tleh sodelovala v drugi svetovni vojni, od ameriškega Shermana do ruske legende T-34 pa vse do

modernejšega M-84 (iz novejših časov, seveda) in prvega T-55, ki ga je takratna Teritorialna obramba zaplenila od JLA in prebarvala v naše barve, in še in še.

Pa smo se še mi podali po tej junaki poti. Krpan je tovoril sol, mi pa smo »oropali« najbližjo trgovino, se pošteno založili in odšli zgodovini naproti. Pot nas je najprej peljala proti Mašunskemu gozdu. Zelo zanimiva zadeva. Najprej se voziš po divjini in čistini, burja ti naredi frizuro najprej v eno stran, nato v drugo, potem ti napiha lase na oči, nato si videti kot nori profesor, sonce pa neusmiljeno in brezkompromisno žge in potem zagledaš gozd. Pred teboj se dvigne kot stena. Videti je skoraj nadrealistično. In ko vstopiš, se svet spremeni. Mir, brezvetrje in bajnih 10 stopinj Celzija. Ah, še je pravica na svetu! Pravo olajšanje. Je pa Mašunski gozd kar poučna stvar. Raste na Mašunu (1024 metrov n. m.), ki je preval med Strgarijo na severu in Javorjem na jugu. Ime je dobil po besedi »mašiti«,

saj je zapiral dostop v osrednji del snežniških gozdov. Ima svojo gozdno učno pot, dolgo 1800 metrov, ki pelje čez Anino skalo nazaj na izhodišče. Leta 1874 so tu zgradili tudi prvo logarsko kočjo, pozneje pa še gradič. Je pa bila v tistem času lastnik posesti nemška družina Schönburg-Waldenburg, ki je z gozdovi načrtno gospodarila, da bi z njimi pridobila več dohodkov. S tem si je leta 1875 »prislužila« tudi upor kmetov iz Knežaka. Znana je še lipa, ki jo je leta 1888 posadil nadgozdar Heinrich von Schollmayer. Danes so vidni ostanki gradiča, ki so lepo urejeni.

Pot nas je seveda vodila naprej, saj poti nikoli ne zmanjka, ne glede na to, kje na zemeljski obli se nahajate. Torej, spust z Mašuna, pa spet manjši vzpon, tokrat na 751 metrov visok hrib Šilentabor. Razgled z njega je ... ne morem povedati, hočem reči, nima smisla, to morate videti sami.

In spet naprej, samo naprej, tokrat mimo gradu Kalc, ki je, pošteno povedano, bolj razvalina

kot ne, ampak senca njegovega stolpa osveži tako, kot bi jo nekdo vsak dan sproti obnavljal, urejal in negoval. To smo seveda morali preveriti. In drži. Drži kot pribito! Ta senca je zlata vredna, še posebej ko sonce kaže mišice in vsem dokazuje, kdo je absolutni gospodar neba.

Naslednja postaja je bil Park vojaške zgodovine v Pivki. Že pri vходу vas pozdravi lepo obnovljen ameriški tank Sherman, notranjost parka pa je sploh bogata (za naše razmere, da se razumemo). No, logično je, da se ne moremo primerjati s kakšnim muzejem oklepni enot v tujini, pa vseeno v našem parku izveemo veliko, vidimo pa tudi kakšen »kos železa«, v katerem je marsikdo med nami preživel tisto leto »služenja narodu«.

Avanturo smo kot običajno končali ob okusnem kosilu in načrtovanju novih izzivov. Če je zmogel Krpan, ni hudič, da ne bi tudi mi. Sreča je spremljevalka hrabrih (in norih, haha)!

Srečanje 23. generacije strojevodij – Koroška, 22. maj 2009

Človek ne more verjeti, kako čas hitro teče. Še včeraj smo vsi prestrašeni vozili svojo prvo »turo«, danes pa se že lahko pohvalimo z dolgoletnimi izkušnjami. O kom govorim? O triindvajseti generaciji strojevodij, ki smo se na ta lep dan podali odkrivati lepote Koroške in tako poučno ter zabavno zaznamovali dvajsetletno »drgnjenje« po tiri gor in dol. Že na začetku poti so na dan privreli mnogi spomini na čas, ko smo še sedeli v šolskih klopih in se pripravljali na svoje poslanstvo. Marsikaj je bilo že skoraj pozabljeno, pa je nekdo spomin na dogodek potegnil iz globine in vsule so se salve smeha. Kaj vse smo ušpičili! Če bi nas kdo takrat videl v razredu in bi mu povedali, da so to bodoči strojevodje, bi reval ves prestrašen pobegniti in se do smrti voziti z avtobusom ali pa avtobusom, saj bi se vlakov grozno bal.

No, pa da vam malo opišem, kaj smo doživeli na naši poti. Krenili smo iz Ljubljane proti Velenju in naprej proti Slovenj Gradcu. Prvi postanek – Ivarčko jezero. Milina sredi narave. Drugega ne morem povedati. Nato juriš v podzemlje Pece. Vožnja z vlakcem v goro je trajala 15 minut. Občutek (še posebno z ugasnjenimi lučmi) je bil, kot

da se vozimo 100 km/h, ker vagoni nima jo vzmetenja. Roko na srce, peljali smo se samo 10 km/h, vendar pustimo smešne podrobnosti. Jama Peca – nekaj dejstev: površina rudišča 65 km², tisoč km rogov (kopati so jih začeli leta 1665), za ogled manj kot enega odstotka rogov potrebujete več kot dve uri, najvišji rov je na višini 2060 metrov, najnižji pa 268 metrov n. m., rudnik ima lastno zbirko mineralov, do danes so izkopali okrog 19 milijonov ton rude, letno pa so iz rudnika izčrpali prek 21 milijonov m³ vode (vodo slišiš vsepovsod). Skratka, veličastna zadeva, še posebno ko si prek 500 metrov globoko in hodiš z enega obzorja (nivo kopanja rude) na drugega – strmo gor, strmo dol. Nepozabno doživetje.



Srečanje strojevodij

Nadaljevanje! Ogled Slovenj Gradca nam je preprečila grozeča prihajajoča nevihta. Lahko mi verjamete, da so na Koroškem nevihte videti povsem drugače kot tu doli pri nas. Tam z njimi ni dobro češenj zobati, vse je zelo resno. No, beg nam je uspel, vmes pa smo uspeli očarati še prijetno lastnico pivovarne, ki se seveda nikakor ni mogla upreti našim šarmantnim pogledom (vendar nisem povsem prepričan, ali so bili namenjeni njej ali morda sodu s pivom). Kakorkoli že, pivo je bilo odlično, domači kruh z ocvirki pa tudi. Pač ni bil dan za boj proti holesterolu, kaj hočemo.

Druženje smo končali na kmečkem turizmu v čudovitem okolju hribov nad Dramljami, s pogledom na Mrzlico, Partizanski vrh, Čemšeniško planino, Uršljo goro, Peco ..., skratka pogled za bogove.

Ne vem, kdo, predvsem pa zakaj je izjavil, da mora biti vsega lepega enkrat konec. Če bi bil ta človek tiho takrat, ko je bilo to najbolj potrebno, bi taka prijetna druženja trajala večno. Tako pa – fantje, generacija –, ko pride čas, spet dvignemo Slovenijo na noge. Naj traja!

V spomin tudi sošolcema Tomažu Rebcu in Vladimirju Kostiću, ki ju žal ni več med nami.

Člani sindikata SŽS na vrhu Triglava

Člani Sindikata železničarjev Slovenije (SŽS) smo 27. avgusta zaznamovali obletnico prvega vzpona na Triglav. Zgodovina pravi, da so Triglav osvojili 26. avgusta pred 231 leti, in sicer 8 let pred osvojitvijo Mont Blanca, 22 let pred vzponom na Veliki Klek (Grossglockner) in 87 let pred osvojitvijo Matterhorna.

V zgodovini slovenskega planinstva so se za večno zapisale mogočne bohinjske osebnosti: Luka Korošec, Matevž Kos, Štefan Rožič in Lovrenc Willomitzer. Da se je projekt uresničil, je zasluga barona Zoisa, ki je takrat raziskovalno in gospodarsko deloval v Bohinju in je to odpravo denarno podprl ter tudi nagradil. Ne smemo pa pozabiti tudi slovenskega duhovnika Jakoba Aljaža, ki je za takratnih pet goldinarjev kupil Kredarico in vrh Triglava in s tem zagotovil pravno nesporno postavitev Aljaževega stolpa na vrhu Triglava.

Ob petih zjutraj se nas je 27 pohodnikov zbralo v Dovjah, od koder smo se odpeljali v Krmo do Kovinarske kočice. Vremenska napoved je bila ugodna in tudi pogled v nebo je obetal lep dan. Pozitivni naboj pred zadanim ciljem je tudi zagotavljal uspešen dan. Ob šestih je šlo zares. Kolona se je raztegnila. Tisti z boljšo kondicijsko pripravljenostjo so nekoliko pohiteli, saj pot ni bila nevarna. Drugi pa smo z zmerno hojo premagovali pot. Pri pastirski koči v Zgornji Krmi smo bili spet skupaj. Po kratkem počitku smo nadaljevali po strmi poti proti Konjskemu sedlu, do planinske kočice Planika, kjer smo si privoščili daljši odmor. Najbolj nestrpni so kmalu pohiteli proti vrhu Triglava. Vsi udeleženci, brez izjeme, smo dosegli cilj. Očak Triglav nas je sprejel obsijan z soncem, brez vetra in s čudovitem razgledom na sosednje in oddaljene vrhove in doline. Sestopili smo po zavarovani plezalni poti do Doma na Kredarici. Nekateri hitreje, drugi počasi. Najbolj pomembno pa je bilo, da smo turo opravili varno, brez poškodb in večjih težav.

V Domu na Kredarici smo se veselo sprostil ob topli večerji in pijači. Oskrbnik nam je prijazno postregel s svojimi odličnimi suhomesnatimi izdelki. Kar prehitro je prišel čas za počitek na skupnih ležiščih. Celodnevni napor je kar klical k zasluženemu počitku. Toda noč je prehitro minila. Zbudili so nas drugi planinci, ki so se odpravljali na vrh Triglava.

Po obilnem zajtrku in fotografiranju pred Domom na Kredarici (mimo grede, v tem času je dvakrat priletel helikopter, ki je pripeljal novo zalogo hrane in pijače) smo se poslovili od očaka Triglava, ki je bil dobrodušno dovolil, da ga osvojimo. Pot smo sklenili v gostišču v Naklem, kjer smo se ustavili na kosilu. Odločili smo se, da pohod članov SŽS na Triglav postane tradicionalen.

Zlatko Zebič, planinski vodnik

Vzpon, ki se ga bomo še dolgo spominjali

Člani Planinskega društva Železničar Celje smo avgusta letos osvojili Grossvenediger (Veliki Benečan) na 3.674 metrih nadmorske višine in preživeli dva čudovita dneva v okrilju prečudovite gorske idile na avstrijskem Tirolskem v nacionalnem parku pogorja Visoke ture.

Izlet smo načrtovali že lani, vendar smo ga zaradi takratnih neugodnih vremenskih razmer v avstrijskem visokogorju morali prestaviti na letošnji avgust. Dvodnevno turo smo polni pričakovanja začeli ob štirih zjutraj na železniški postaji Celje. Vremenske razmere so bile zelo ugodne, in strah, da bi izlet ponovno padel v vodo, je bil odveč. S kombijem smo se vozili mimo Jesenic,

skozi Karavanški predor, ob Dravi v smeri Lienza skozi kraje Ainet, Huben, Matrei, Virgen, Prägraten am Grossvenediger in Hinterbichl, ki leži na nadmorski višini 1329 metrov. Od tu smo se nekateri podali na štiriurno pot do kočice Johannishütte (2.121 m), drugi pa s taksijem, in tako prihranili nekaj moči za poznejši vzpon. Po krajšem premoru smo se odpravili do naslednjega cilja – kočice Defreggerhaus (2.962 m). Za pot smo porabili tri ure in pol. Vzpon smo opravili v predvidenem času, se zopet odpočili in nato nadaljevali pot po kopnem do ledenika Rainerkees (Inneres Mullwitz) čez greben Rainerort (3.421 m) in na sam vrh. Pot ni bila preveč zahtevna, čeprav pregovor pravi, da previdnost ni nikoli odveč. Temperatura zraka je bila deset stopinj Celzija, kar je dokaj neobičajno na tej višini. Pri vzponu smo iskali najlažje prehode čez razpoke premikajočega se ledenika, ki je včasih zbujal strah.

Vrh smo osvojili v treh urah in štiridesetih minutah. Po krajšem oddihu in fotografiranju smo se podali nazaj v dolino, do kočice Defreggerhaus, na zaslužen večerjo in počitek. Domov smo se vračali naslednji dan, nekoliko utrujeni, a polni spominov na čudovito doživetje v gorah, ki ga še dolgo ne bomo pozabili!

Albin Volavšek – Kalimero



Vrh Velikega Benečana, 19. avgusta 2009.



Na Triglavu



Pred odhodom v dolino, kočica Defreggerhaus na višini 2.962 m.



Vlak Uroša Filipiča. Slovenija je bila septembra letos s štirimi lokomotivami na prireditvi vrtnih železnic odlično zastopana.



Branko Kovač s svojo lokomotivo v Gradcu.

Društvo ljubiteljev železnic

Železna cesta se predstavi

Železnica je tematika, ki s svojim ustrojem, zgodovino, neizmerno množico vozni sredstev in naprav predvsem v Evropi poraja izredno veliko društev ljubiteljev železnice. Kaj družbi zanesenjake, ki največkrat niti na železnici niso zaposleni, da o železnici razpravljajo, modrujejo, zbirajo literaturo, fotografirajo, potujejo – največkrat tako, da obraz nastavijo pari in iskram – ter končno zbirajo in gradijo modelno železnico v dogovorjenih merilih?

Največ društev je nastalo v petdesetih in šestdesetih letih prejšnjega stoletja. Samo stopil si na »štacjon« in si lahko opazoval vozila izpred prve svetovne vojne do hitrih TEE-vlakov, hkrati z očesom sledil parnim, dizelskim in električnim lokomotivam, spremljal premike in sestavljanje vlakovnih kompozicij ...

Nedvomno ima za ustanovitev našega društva Železna cesta, ali kratko kar DLŽ, največ zaslug skupina zanesenjakov, ki se je takrat zbrala okrog akademika, skladatelja in profesorja Uroša Kreka z željo, da se ljubitelji (modelarji, ljubitelji izletov, fotografi, zbiralci, ljubitelji žive pare ...) povežejo na prepozna-

ven in predvsem ustvarjalen način. Društvo Železna cesta ima dolgo tradicijo – je naslednik društva, ustanovljenega leta 1967 v »stekleni dvorani« KUD-a Tineta Rožanca.

Naše društvo se torej zbira že vrsto let vsako prvo sredo v prostorih Slovenskih železnic na Masarykovi 15 v Ljubljani. Za gostoljubnost se moram Slovenskim železnicam iskreno zahvaliti. Vsakič pripravimo izbrano temo ob predvajanju slikovnega materiala. Naj naštejemo nekatere teme iz preteklih let: vozni vod 3000 V, predori na slovenskih progah, muzejske parne lokomotive, železnice Kitajske ... Mnogi imajo res neverjetno znanje in v glavi obilico podatkov.

Vabljeni so seveda vsi, ne le člani društva. V zadnjem času mnogi sodelujejo v »modrovanju« tudi prek internetnih forumov in tu objavljajo zelo dobre članke, slikovni material in fotopise ali pa preprosto svoje ugotovitve.

V vseh preteklih letih je društvo imelo mnogo stikov s Slovenskimi železnicami, tako društvo kot celota ali pa člani kot posamezniki. Vodstvo Slovenskih železnic je imelo za promocijo društva vedno posluh. Izvedba nekaterih projektov v razstavo brez pomoči odgovornih na železnici neuresničljiva.

Poseben del ljubiteljstva je izdelava modulnih maket, zbiranje in izdelava lastnih modelov v merilih 1:87 in 1:160. Dosežke radi pokažemo širokemu občinstvu. Letos smo na Osnovni šoli Vižmarje-Brod pripravili že 30. boljši sejem z razstavo, modulno maketo, dolgo več kot deset metrov, ter udeležbo prodajalcev nove in stare opreme za makete. Prvič smo pripravili promocijo slovenskih modelov: meha, mopeda, reagentna, 33-ke ...

Dejavnosti društva v preteklih letih

Naštel bom nekaj dejavnosti:

- ohranitev vrste parne lokomotive serije 33,
- izdelava serije znamk skupaj z SŽ in Pošto Slovenije, ki jih je oblikovala akademska slikarka Milena Gregorčič,
- izdelava lastnih modelov vozila SŽ; natančnost izdelave pri nekaterih presega standarde znanih tovarn,
- razstava makete in modelov v mestnem muzeju v Celju ob 150-letnici prihoda prvega vlaka na slovensko ozemlje,
- razstave modulnih maket na večjih osnovnih šolah; na Bledu in v Novi Gorici,
- izvedba muzejske vožnje ob jubileju parne lokomotive 06-018 Borsig,
- izdelava štirih modelov vagonov v velikosti HO v podjetju Roco v Salzburgu, za kar imajo zaslugе bolj posamezniki kot društvo v celoti,
- izvedba delavnice maket »za staro in mlado« v letu 2005,
- gradnja lastnih prog 7 1/4, npr. Mizendol (GŽM),
- postavitve in vožnje z »živo paro« vrtnih železnic na Bledu, v Bohinju, v Ljubljani v železniškem muzeju, v tujini pa v Stuttgartu in Gradcu,
- izdelava kravat v Svilanitu za SŽ in DLŽ,
- objava mnogih člankov v domačih in tujih revijah, izdaja knjig, brošur ...,
- izvedba strokovnih izletov doma in v tujini; letos smo s pomočjo sponzorskega podjetja organizirali strokovno ekskurzijo v popravilnico starih parnih lokomotiv v Meiningen v Nemčiji,
- ogled podjetja PIKO.

Na koncu naj omenim eno najbolj reprezentativnih dejavnosti – sekcija 7 1/4 ali vrtna železnica združuje posameznike, ki so z lastnim znanjem zgradili parne lokomotive, ki jih poganja para in so dejansko kurjene s premogom. Vsako leto so promocije v Stuttgartu in Gradcu, kjer se parade in promocijskih voženj udeležijo vsi naši imetniki lastnega voznega parka. Na paradi po zvočniku vedno napovejo lastnika – avtorja, državo ter tip lokomotive. Lani smo namenoma vozili tudi s slovensko zastavico!

Načrti v prihodnje

Predvsem si želimo izvesti nekaj projektov, v katerih bi se prepoznali tudi drugi zainteresirani sodelavci, seveda najprej Slovenske železnice, turistična društva doma ter podobna železniška združenja v tujini. Poskušamo biti v dobrih, v obsejstransko koristnih odnosih z vodstvom Muzeja Slovenskih železnic, uredništvom Nove proge in vodstvom Slovenskih železnic.

Letos želimo izdati nov prospect društva, se dogovoriti o posebni muzejski vožnji za ljubitelje železnice in društva, tako domača kot tuja, s katerimi smo v stiku. Nekaj projektov smo že predstavili vodstvu Slovenskih železnic.

Vabilo v društvo

Vse, ki jih železnica zanima ne le kot službena obveznost, vabimo v naše društvo. Lahko postanete naš član ali pa le zunanji privrženec ali sodelavec. Vsaka ljubiteljska dejavnost človeka ohranja veselega in zdravega ... vse za dušo!

Na izletu z zobato železnico na Schafberg



DLŽ – Društvo ljubiteljev železnic Železna cesta

Parmova 35, 1000 Ljubljana

e-pošta: jozef.trpin@gmail.com

Sedmi šahovski turnir SŽ

Devetnajstega septembra se je po več kakor treh mesecih od-mora s sedmim turnirjem na-daljeval šahovski cikel pokala Slovenskih železnic. Boštjan Jeran je obdržal formo z začet-ka poletja in še tretjič zapored zmagal. Tudi tokrat je osvojil prvo mesto s sedmimi zmaga-mi in tako postal prvi igralec v triletni zgodovini cikla, ki mu je to uspelo dvakrat, in to na dveh zaporednih turnirjih. To-kratna zmaga ima še posebno težo, kajti za njim je na turnir-ju zaostal dvakratni zmagova-lec cikla Leon Mazi in glavni kandidat za osvojitev le-tega tudi letos. Tokrat je Mazi osvo-jil »le« četrtlo mesto. Da ni imel

svojega dne, se je pokazalo v drugem kolu, ko je nepričako-vano (tako kot že lani) oddal pol točke proti istemu igralcu 23. nosilcu Stanku Đurđeviću. Dve koli pozneje pa je položil orožje še proti 17. nosilcu Zo-ranu Kodriču. Lep uspeh je z drugim mestom dosegel 12. nosilec Mirko Tunjič. Med prvo deseterico je treba omeniti še Dušana Kutina, ki se je kot 22. nosilec uvrstil na osmo mesto. Po sedmih odigranih turnirjih ostaja v vodstvu Jože Percl. Glede na to, da ima odigranih vseh sedem turnirjev, kolikor jih največ šteje za skupno raz-vrstitev, gre pričakovati, da bo že po naslednjem turnirju pri-

šlo do spremembe na vrhu, saj njegovi zasledovalci še niso igrali po sedemkrat. Na vsa-kem turnirju je omogočeno, da nagrado poleg petih naj-boljših prejmejo tudi nekoliko manj dobri igralci. Tokrat je za osvojeno 33. mesto Janez Sla-tnar prejel komplet srečk v vre-dnosti 20 evrov. Več o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com

Vrstni red 7. turnirja:

1. Boštjan Jeran 7 točk,
2. Mirko Tunjič 6 točk,
3. Blaž Debevc,
4. Leon Mazi 5,5 točke,
5. Dušan Zorko,
6. Vladimir Kodrič,
7. Marko Ribičič,
8. Dušan Kutin,
9. Zlatko Jeraj,
10. Simona Orel, vsi 5 točk.

Skupni vrstni red:

1. Jože Percl 565 točk,
2. Dušan Zorko 546,
3. Zlatko Jeraj 498,
4. Boštjan Jeran 492,
5. Leon Mazi 492,
6. Jože Skok 450,
7. Blaž Debevec 447,
8. Matjaž Kodela 422,
9. Stanko Đurđević 404,
10. Marjan Oberč 401.

Vlastimir Đurđević



7. šahovski turnir SŽ

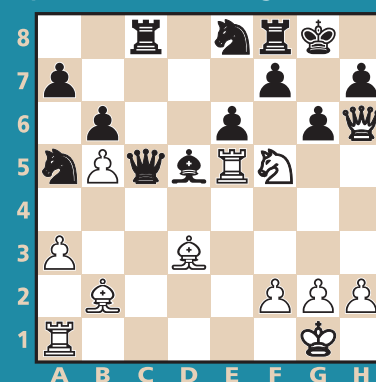
ŠAH

Ureja : Zvonko Mesojedec

Primer 5

Črni ima kmeta več, toda njegov položaj je pasiven. Beli, ki je na potezi, je to opazil in sledile so neprijetne žrtve, ki so potrdile njegovo premoč.

Spielmann : Hoenlinger



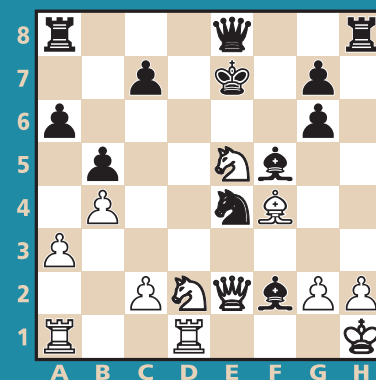
Rešitev:

1. Se7+! De7 (... Kh8 2. Df8#) 2. Dh7+ Kh7 3. Th5+ Kg8 4. Th8#

Primer 6

V partiji je nastal zelo oster položaj, ki je neprijeten za oba. Toda na potezi je črni, ki čeprav je njegov kralj v centru, zelo poučno neubranljivo izkoristi vse slabosti v taboru belega.

Amaterski igralec : Stonier



Rešitev

1. ... Th2+! 2. Lh2 Sg3+ (2. Kh2 Dh8+ 4. Lh6 Dh6 5. Dh5 Dh5#) 3. Lg3 Dh8+ 4. Lh2 Dh2+ 5. Kh2 Th8+ 6. Dh5 Th5#

Pojte z nami!

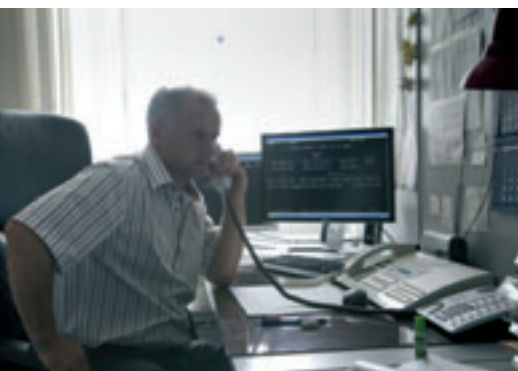
Mešani zbor Železničarskega
kulturno-umetniškega društva Tineta Rožanca

vabi k sodelovanju nove pevce in pevke!

Zbor želimo povečati predvsem z moškimi glasovi.

Pridružite se in pojte z nami!

Vaje imamo v lepo urejeni pevski sobi vsak ponedeljek in
četrtek ob 18.30 v Ljubljani, Parmova 35.

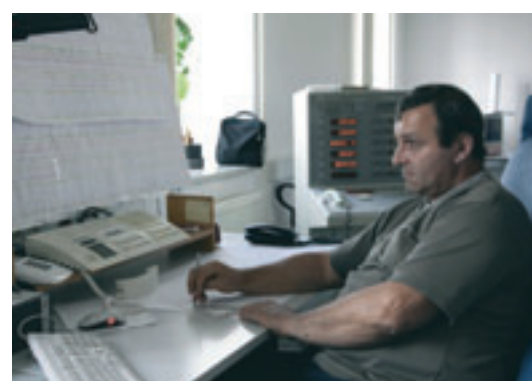
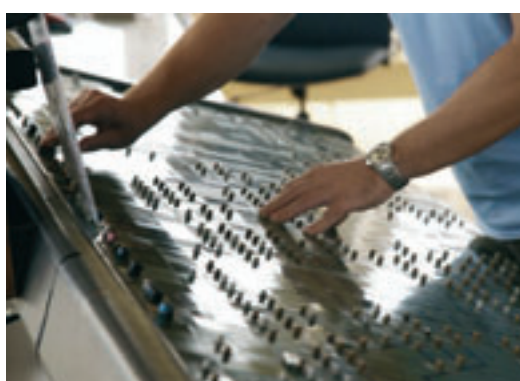
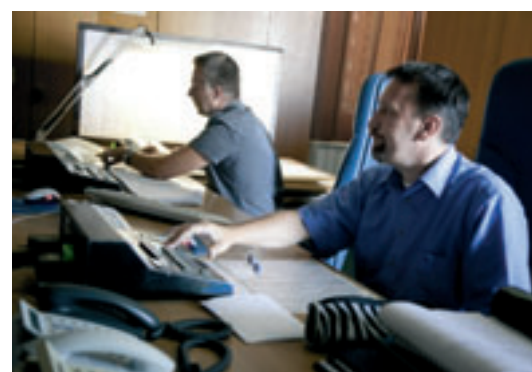


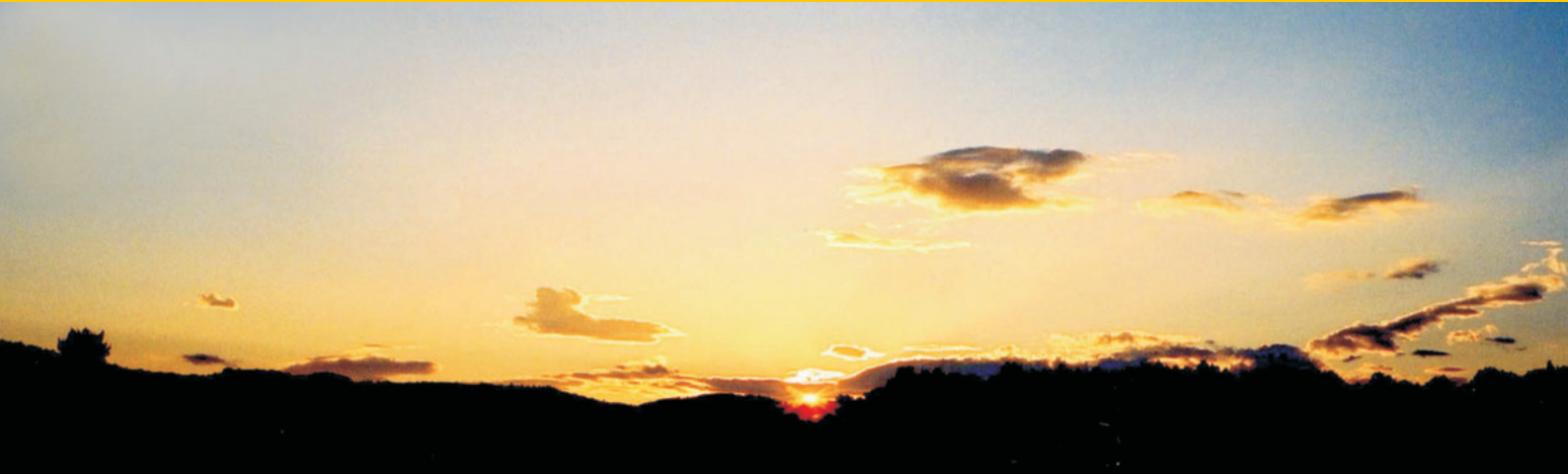
Režiserji največje predstave

Nekoč sem v eni od železniških revij prebral misel, da je železnica največja predstava na svetu, ki se dan za dnevno odvija 24 ur na dan. Mogoče jo v svetovnem merilu prekaša letalski promet, a v slovenskem merilu to zagotovo velja. In tako kot je za vsako predstavo potreben režiser, se tudi ta predstava ne odvija spontano, sama od sebe, ampak v zakulisju stoji nekdo, neviden tako gledalcem kakor tudi igralcem, ki jo vodi. Le da to ni en sam človek, ampak celo moštvo ljudi, imenovano Vodenje prometa. A to ni edina razlika – medtem ko režiserja umetniške predstave omejujejo sposobnosti, njegove in igralcev, finančna sredstva, oder ali tehnika, ki jo ima na razpolago, pa režiranje te predstave usmerjajo strogo določeni zakoni, predpisi, tehnološki procesi, pa tudi stanje in zmoglosti infrastrukture in voznega parka.

Je pa še ena razlika – medtem ko je režiserjevo delo umetniške predstave s premiero tako rekoč končano in režiserju preostane le še, da pobira zaslužene pohvale, nagrade ali kritike, pa železniška predstava teče neprekinjeno, brez predaha in scenarij je vsak trenutek drugačen. Predstavljajte si filmskega ali gledališkega režiserja, ki bi mu scenarist vsakih nekaj minut potisnil v roke novo besedilo scenarija – zagotovo bi zelo hitro dejal: »Ne grem se več,« in odnehal. A za fante in dekleta, ki sodelujejo pri vodenju prometa, je to sestavni del procesa, izziv, s katerim se spopadajo dnevno, iz ure v uro, vseh osem ali dvanajst ur, ko so na delovnem mestu.

Biti osredotočen vse te ure, ne narediti napak, kajti te imajo posledice, ki so hujše od kakšnega žvižga iz občinstva – od nezadovoljstva potnikov, zamujenih služb, nepravočasno dostavljenega blaga, povečanih stroškov obratovanja, nepotrebnih nadur, pa do ... da ne omenimo še česa hujšega. Ob vsem tem pa, nasprotno od drugih režiserjev, skoraj nihče ne ve, kdo ti ljudje so. Zato se mi je zdelo prav, če jih vsaj nekaj predstavim tudi v sliki. Režiserji te največje predstave si to zaslužijo.





Vozovnice za vsak žep!

Ljubljana-Benetke 15 €

Ljubljana-Beograd 25 €

Ljubljana-Budimpešta 29 €

Ljubljana-Dunaj 29 €

Maribor-Dunaj 19 €

Ljubljana-Frankfurt 49 €

Ljubljana-München 29 €

Ljubljana-Praga 29 €

Ljubljana-Salzburg 19 €

Ljubljana-Zürich 29 €

Število vozovnic je omejeno.

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



Slovenske železnice



Železničarji smo vselej gojili svojo omiko in ustanavljali kulturna, predvsem glasbena društva v večjih vozliščih. Ta članska značka izvira izpred druge svetovne vojne, ko je bilo leta 1921 v Mariboru ustanovljeno pevsko društvo Krilato kolo. Le-to je po vojni razširilo svoje delovanje še z dramskim, šahovskim, keglaškim in fotografskim odsekom, leta 1958 z odsekom Mladih harmonikarjev s pionirsko in folklorno skupino, leta 1959 s strelsko družino in godbo na pihala, leta 1975 pa se je pridružil še klub ljubiteljev železnic.