

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Logist leta 2023 je postala mag. Melita Rozman Dacar iz podjetja SŽ – Tovorni promet, d. o. o.

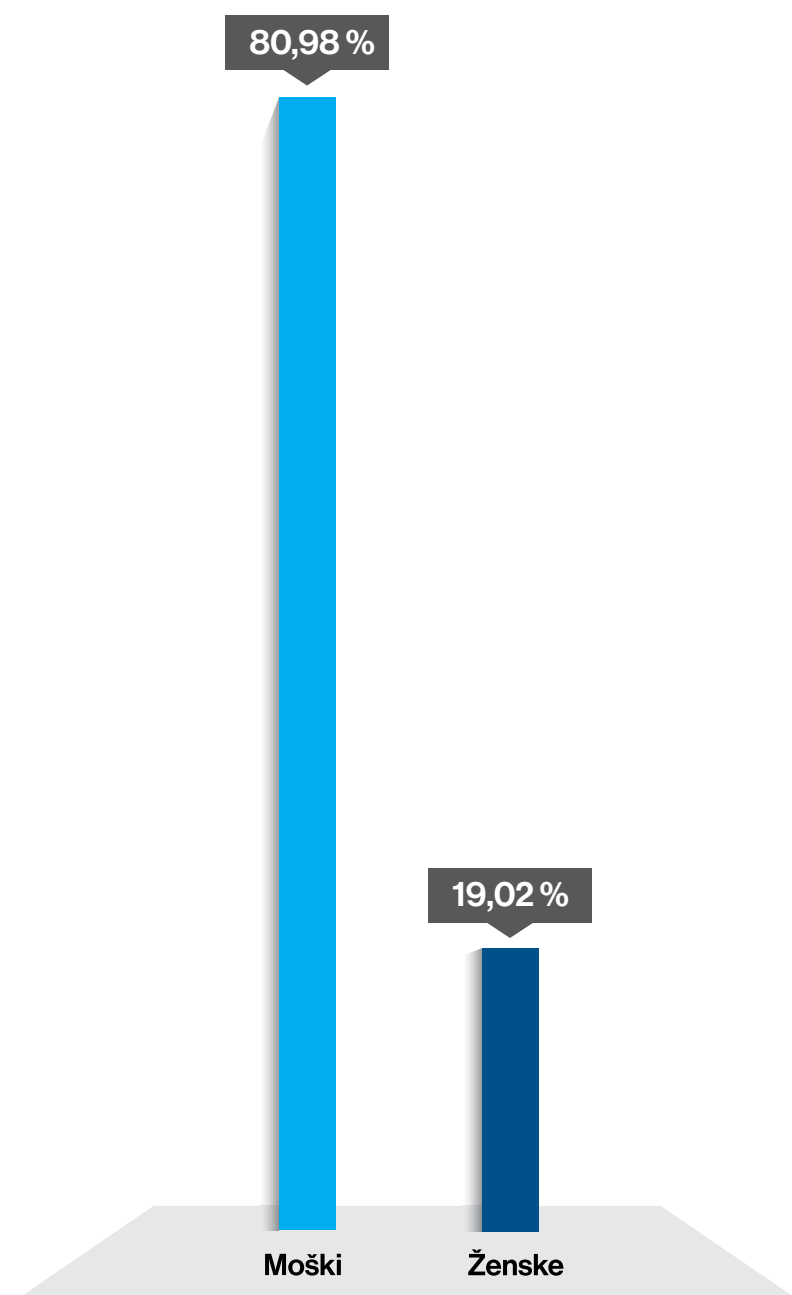
Ženske na SŽ

Anton Kopitar

Če nisi imel vsaj malo posluha za glasbo, si bil slab strojevodja parne lokomotive

V skupini SŽ je bilo konec leta 2023 7098 zaposlenih

Delež zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2023:



Uvodnik

Spoštovane sodelavke in sodelavci.

V marčevski številki Nove proga so, tako kot se spodobi, v ospredju ženske. Zanimalo nas je, kako se počutijo v vlogi, ki jo imajo v železniškem sektorju, kjer sicer statistično prevladujejo moški, kako izpolnjujejo svoje poslanstvo ter kako se spopadajo s stereotipi v tradicionalni moški panogi. Da se ženske na visokih položajih z lahkoto postavijo ob bok moškim, dokazuje direktorica SŽ – Tovornega prometa Melita Rozman Dacar, ki je konec marca v Portorožu na Logističnem kongresu prejela nagrado za najboljšo logistko leta 2023. Ob tem ji iskreno čestitamo. V pogovoru za Novo progo je poudarila, da je delo v logističnem sektorju zanimivo, raznoliko in nudi veliko možnosti za razvoj. Navdih ji dajejo sodelavci, dobro opravljeno delo, in kar je ključno, zavedanje, da za vsakim dežjem vedno posije sonce.

Predsednica Združenja invalidskih podjetij Slovenije, članica Strateškega sveta za gospodarstvo, ki deluje v okviru Ministrstva za gospodarstvo, turizem in šport, in direktorica naše družbe SŽ – ŽIP Vojka Martinčič je lahko zgled vsem ženskam in moškim v naši panogi. Na temo stereotipov o ženskah poudarja, da razlik v sposobnosti moških in žensk ni. Obstajajo pa razlike v mehkih veščinah vodenja, kot so komunikacija, sočutje in požrtvovalnost, kar prispeva k bolj homogeni ekipi, ki ima zato več možnosti za uspeh.

Nina Avbelj Lekić, delavska direktorica Slovenskih železnic v poslovanstvu, zastopa pravice vseh zaposlenih na kadrovskem in socialnem področju ter je velika zagovornica enakosti spolov z načrtovanjem in uresničevanjem kadrovske strategije, ki temelji na vključenosti. Meni tudi, da lahko podjetje, ki slovi kot dober zaposlovalec, medse pritegne najboljše kadre na trgu dela, kar se odraža tudi na poslovnih rezultatih.

Da stereotipi o ženskah hitro zbledijo ob znanju, sposobnosti, volji in vztrajnosti, pravi Darja Kocjan, direktorica družbe SŽ – Potniški promet. Ne glede na to, ali gre za žensko ali moškega, pa je za zasedbo kateregakoli delovnega mesta ključno, da ga zasede tisti, ki je za to najbolj usposobljen.

Sprevednica Marjana Habith, ki je od malega rasla z železnico in je kot majhna deklica za zabavo štela vagone tovornih vlakov, v pogovoru z našim Andražem Koželnikom pove, da enakopravnost pomeni, da imamo ne glede na spol vsi enake možnosti v življenju. In še, da sta ovira ali izziv priložnost za rast in učenje.

Izpostavila pa bi še intervju z upokojenim strojevodjo Antonom Kopitarjem. Kot strojevodja je na Slovenskih železnica delal 32 let, njegova zadnja vožnja parne lokomotive pa je bila leta 1972. Simpatičen, srčen človek, ki je v rokah držal Stanleyjev pokal. Zakaj in kako je ta dragocena lovorika prišla v njegove roke, s katero se želijo fotografirati milijoni, pa si preberite v Novi progi.

Hvala, ker nas spremljate in tako množično berete. Želim vam prijetno branje.



Tea Šavor



6

Logist leta 2023 je postala mag. Melita Rozman Dacar iz podjetja SŽ – Tovorni promet, d. o. o.



9

Ženske na SŽ



13

Pogovor

Nina Avbelj Lekić

Pomembno je, da podjetje ustvarja organizacijsko kulturo, ki podpira in spoštuje vse vloge, vključno z vlogo žensk



16

Pogovor

Mag. Melita Rozman Dacar

Brez sodelovanja in vključevanja ekipe ni uspešnega razvoja

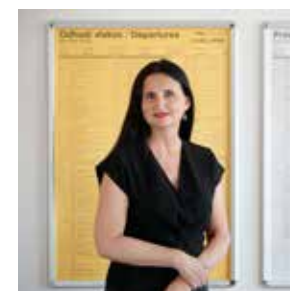


20

Pogovor

Mag. Vojka Martinčič

Ženska naj ostane ženstvena



23

Pogovor

Mag. Darja Kocjan

Če imaš znanje, sposobnost, voljo in vztrajnost, stereotipi hitro zbledijo



26

Pogovor

Tea Šavor

Mediji so ljubezen, odnosi z javnostmi izziv



29

Pogovor

Iris Dejak

Ženskam svetujem, da se nehajo držati »šporheta« in posežejo po tistem, kar si želijo – vse je dosegljivo



32

Pogovor

dr. Marija Paladin

Ženskam sporočam, da naj bodo pogumne in naj si upajo



36

Pogovor

Marjana Habith

Pomembno je, da ne glede na izzive v življenju ohranite upanje



40

Pogovor

Anton Kopitar

Če nisi imel vsaj malo posluha za glasbo, si bil slab strojevodja parne lokomotive



50

Sodobna vozna sredstva za boljše storitve



56

V globine zemlje



66

Moderni časi ali dobri stari časi?



68

Slovo od parne lokomotive v Sloveniji



74

Zdravstvena preventiva v Središču Vitalis

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica, Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič, Božo Leščanec in Franc Klobučar

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor, Tamara Sever, Andraž Koželnik, 2TDK, Helena Hostnik Simončič, Marko Tancar

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Mladen Bogić, ZRC SAZU Inštitut za raziskovanje krasa, Maks Merela, Alan Bizjak, Igor Vrhovec, Matej Mihailovski, Anton Kopitar

Naslovnica: Miško Kranjec

Število izvodov: 6900

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

Logist leta 2023 je postala mag. Melita Rozman Dacar iz podjetja SŽ – Tovorni promet, d. o. o.



Od 27. do 29. marca 2024 je v Hotelu Bernardin v Portorožu potekal Logistični kongres 2024, na katerem so med drugim podelili tudi nagrado za najbolj inovativne in prodorne logistične prakse, implementirane v preteklem letu – **Logist leta 2023**. Prestižno nagrado, ki jo podeljuje Slovensko logistično združenje, je prejela mag. Melita Rozman Dacar iz podjetja SŽ – Tovorni promet, d. o. o.

Največji poudarek letošnjega kongresa je bil namenjen regionalni prisotnosti in njenemu vplivu na učinkovitost oskrbovalnih verig. Prvi dan Logističnega kongresa 2024 se je začel z uvodnimi pozdravnimi nagovori, ki ga je imela tudi direktorica SŽ – Tovorni promet mag. Melita Rozman Dacar. Po končanih nagovorih je sledil svečan trenutek in podelitev nagrade **Logist leta 2023**.

V pozdravnem nagovoru je mag. Melita Rozman Dacar poudarila, da je logistika pomemben del slovenskega gospodarstva: »V njej deluje kar 9400 podjetij, ki zaposlujejo 50.000 ljudi. Panoga ustvari 8,5 milijarde evrov prihodkov in 51.000 evrov vrednosti na zaposlenega ter predstavlja 8,1 odstotka dodane vrednosti v celotnem gospodarstvu.« Direktorica SŽ – Tovorni promet je tudi izrazila veselje, da prizadevanja slovenskih logističnih podjetij podpira tudi država Slovenija, ki v zadnjih letih pospešeno vplaga v posodobitev logistične in druge prometne infrastrukture, zlasti železniškega omrežja. Po njenem mnenju se bosta z obsežnimi vlaganji povečali zanesljivost in kakovost slovenske transportne poti.

»SŽ – Tovorni promet je vodilni železniški prevoznik v Sloveniji in eden od največjih izvoznikov storitev, ki na leto prepelje več kot 18 milijonov ton blaga. V izrazito konkurenčnem okolju namreč kar okrog 95 odstotkov blaga prepeljemo v mednarodnem prometu. Obenem kot edini slovenski prevoznik razvijamo prevoze posameznih vagonskih pošilk za domače gospodarstvo. Našim kupcem smo blizu s prodajno mrežo po Sloveniji, v Avstriji, Italiji, na Hrvaškem, na Madžarskem, v Bosni in Hercegovini ter v Srbiji. Razvijamo celovite produkte za ključne kupce, trge in blagovne skupine. Z lastno vleko v Sloveniji, v Avstriji in na Hrvaškem ter v sodelovanju s partnerskimi prevozniki naši produkti povezujejo celo Evropo,« je v uvodnem nagovoru Logističnega kongresa 2024 še povedala Melita Rozman Dacar.

SŽ – Tovorni promet svoje storitve nenehno prilagaja in nadgrajuje, saj je na trgu veliko izzivov. Skupaj z drugimi podjetji skupine Slovenske železnice oblikujejo celovite logistične rešitve. Te nenehno prilagajajo pričakovanjem kupcev, ki so zanje na prvem mestu. »Obenem posodabljammo vozni park ter s svojo dejavnostjo vplivamo na okolje v pozitivnem smislu. Naši sodelavci vsak dan iščejo rešitve, da tokovi blaga ostanejo oziroma se preusmerjajo na koridorje, ki tečejo preko Slovenije. Naše storitve v vsakem trenutku prilagajamo pričakovanjem kupcem in z njimi podpiramo še bolj učinkovito poslovanje številnih pomembnih slovenskih podjetij. Skupaj s široko mrežo dolgoletnih partnerjev razvijamo storitve, oblikovane v skladu s pričakovanji kupcev, ter širimo našo prisotnost na ključnih tujih trgih,« je še dejala direktorica SŽ – Tovorni promet in označila železniški transport ne le kot hrbtenico prevozov blaga, temveč tudi kot temelj trajnostnega razvoja prometa.



Po končanih uvodnih nagovorih je sledil osrednji dogodek letošnjega Logističnega kongresa 2024, podelitev nagrade – **Logist leta 2023**, ki jo je prejela mag. Melita Rozman Dacar, direktorica podjetja SŽ – Tovorni promet, d. o. o. Ob prejetju prestižne nagrade se je Melita Rozman Dacar zahvalila Slovenskemu logističnemu združenju. Dodala je, da je nagrada potrditev dobrega dela podjetja in da pripada prav vsakemu od 1.040 zaposleni v SŽ – Tovornem prometu in tudi zaposlenim v drugih družbah skupine Slovenske železnice, s katerimi rešujejo logistične izzive in pišejo uspešno zgodbo.

Laskavi naziv Logist leta 2023 pa ni naključje ali presenečenje, ampak je posledica preteklega uspešnega dela, saj ima podjetje SŽ – Tovorni promet, d.o.o. med konkurenti na slovenskem trgu vodilni položaj, deluje pa tudi na trgih širše regije, kjer s svojo prisotnostjo in s strateškim partnerjem krepi svoj položaj.

V podjetju SŽ – Tovorni promet, d. o. o., so tudi prepoznani po celovitosti svojih logističnih storitev na področju

železniškega transporta v širši regiji in želijo postati vodilni regionalni prevoznik in ponudnik celovitih logističnih storitev v srednji, vzhodni in jugovzhodni Evropi, zato svoje poslovanje pospešeno digitalizirajo s produktom e-Tovorni promet. Svojo odličnost nadgrajujejo s pospešeno digitalizacijo logističnih procesov, z brezpapirnim poslovanjem znotraj podjetja in s poslovnimi partnerji ter z neprestanim vlaganjem v posodobitev lokomotiv in vagonov, pri čemer pa skrb posvečajo tudi vplivom svoje dejavnosti na okolje. Podjetje je v procesu celovite prenove informacijskega sistema, ki bo še dodatno optimiziral procese in okrepil brezpapirno poslovanje ter upravljanje odnosa s strankami. Vse to je znatno povečalo dodano vrednost na zaposlenega in omogočilo rast na večjih področjih. S svojo dejavnostjo in napredkom so Slovenijo postavili na zemljevid v širši regiji.

V podjetju visoko pozornost namenjajo okoljski in varnostni odličnosti z uvedenim sistemom sledljivosti obremenjevanja okolja, sistemom ravnanja z embalažo, uveden je sistem energetske optimizacije logistike, podjetje pa ima postavljene tudi dolgoročne cilje zmanjšanja ogljičnega odtisa.

Drugi dan Logističnega kongresa 2024 se je začel s plenumom in predavanjem direktorice SŽ – Tovornega prometa Melite Rozman Dacar. Spregovorila je o celovitih prevoznih storitvah kot podpori gospodarstvu. Predstavila je SŽ-Tovorni promet, ki je zanesljivo podjetje, usmerjeno k inovacijam, in vodilni železniški prevoznik v Sloveniji ter eden največjih slovenskih izvoznikov. Ponovno je poudarila pomen prispevka drugih družb skupine Slovenske železnice pri oblikovanju storitev za kupce. Po končanih predavanjih je sledila okrogla miza z vsemi predavatelji uvodnega plenuma. Na okrogli mizi je direktorica SŽ – Tovornega prometa poudarila, da je železniški promet prihodnost logistike. Ob tem je dodala, da se žal ob gradnji industrijskih in ostalih središč vedno znova pozablja na železnice in povezljivost z njimi. Po njenem mnenju bi morali ob gradnji večjih industrijskih ali drugih središč vedno upoštevati možnost povezave z železnico.

Udeleženci Logističnega kongresa so se s storitvami SŽ – Tovornega prometa in skupine Slovenske železnice lahko spoznali tudi na razstavnem prostoru, ki je bil dobro obiskan.

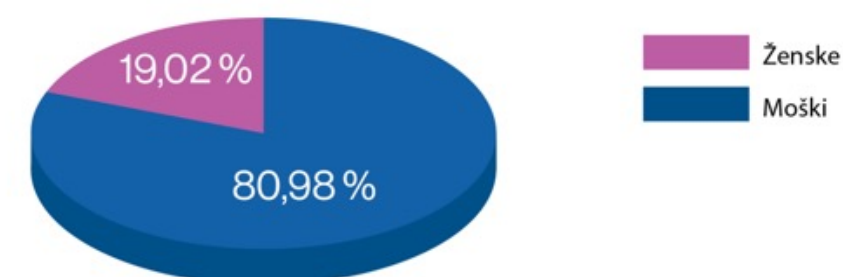
Zadnji dan kongresa je bil raziskovalni dan in je bil namenjen predstavitvi razvojnih dosežkov slovenskih fakultet. Predstavniki fakultet so spregovorili o zmanjšanju ogljičnega odtisa v transportnih aktivnostih industrijske cone, o varnem in učinkovitem upravljanju prometa v prostorsko omejeni industrijski coni, o zeleni in digitalni transformaciji v logistiki, o izzivih logistične oskrbe lokalno pridelane hrane v Sloveniji, o integraciji in harmonizaciji logističnih operacij in o drugih dobrih praksah ter inovacijah s področja logistike.



Ženske na SŽ

Na Slovenskih železnica gradimo na temeljih enakopravnosti spolov, spoštovanja človekovih pravic in boja proti diskriminaciji, kar odraža našo zavezanost k ustvarjanju spoštljivega delovnega okolja. Ne le, da zagotavljamo enake možnosti za vse naše zaposlene ne glede na spol, temveč tudi aktivno oblikujemo kulturo, ki vrednoti raznolikost in enakost kot ključna dejavnika našega uspeha in razvoja.

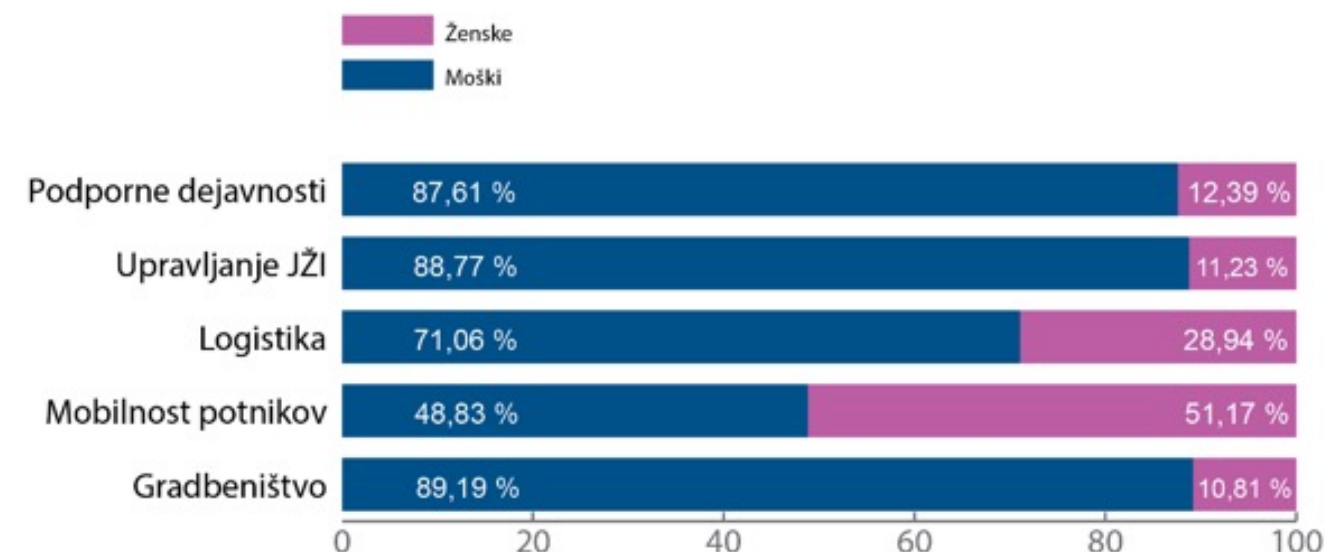
V podjetjih skupine Slovenske železnice moški predstavljajo 81 % zaposlenih, medtem ko je delež žensk 19 %. Ta delež se počasi, vendar vztrajno povečuje. Leta 2018 je bil delež žensk na SŽ 17,3 %, do konca leta 2023 pa se je povečal na 19 %. Dinamična rast ne odraža zgolj naših prizadevanj za izboljšanje, temveč tudi skladnost z globalnimi trendi in zavezami k raznolikosti.



Delež zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2023

V skupini SŽ je bilo konec leta 2023 7098 zaposlenih.

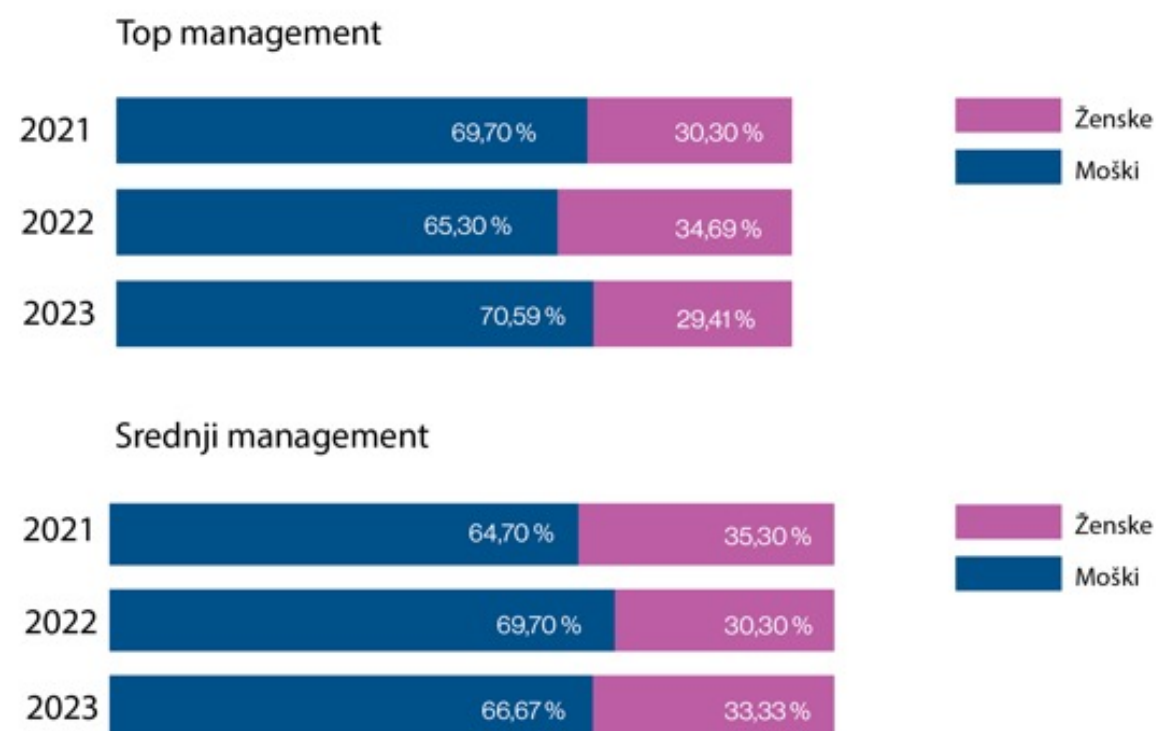
Delovanje Slovenskih železnice je organizirano na petih ključnih področjih. Znotraj teh je največji delež zaposlenih žensk, ki znaša 51,7 %, v segmentu mobilnost potnikov. Nasprotno pa najnižji odstotek žensk, in sicer 10,8 %, zaznamuje gradbeništvo. Po številu je največ moških zaposlenih v strateškem stebru podpornih dejavnosti, kjer jih je 2227, medtem ko največje število žensk, to je 439, deluje v sektorju logistike.





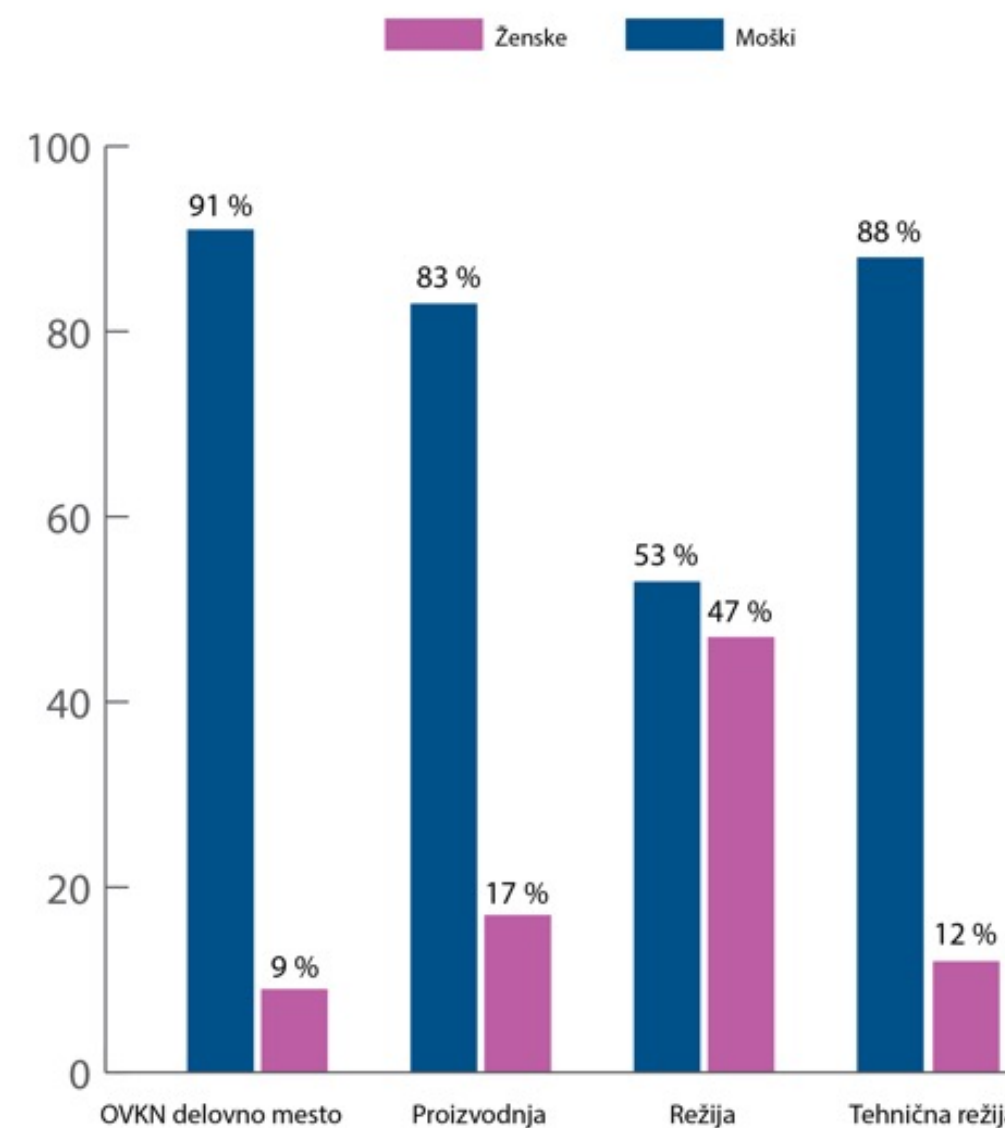
Število zaposlenih moških in žensk po strateških stebrih

Leta 2023 smo na področju vodstvenih položajev zabeležili pomemben napredek, saj je bil delež žensk v top in srednjem menedžmentu 31,8 %, kar presega državno povprečje, ki je bilo po podatkih Statističnega urada 24,6 %, in odraža našo predanost spodbujanju žensk za delo na vodilnih položajih ter je rezultat prizadevanj za zagotavljanje enakih možnosti.



Na SŽ je največ moških zaposlenih na delovnih mestih OVKN (osebje, ki opravlja za varnost kritične naloge), in sicer 91,1 % ali 2839 zaposlenih, kjer je tudi največji razkorak med spoloma. Največje število žensk pa je zaposlenih v režiji, kjer predstavljajo 46,5 % ali 649 zaposlenih, in je razmerje najbolj uravnoteženo.

Razmerje med spoloma po vrsti delovnega mesta



Dejstvo, da je delež žensk v naši delovni sili 19,02 %, kar je v skladu z evropskim povprečjem, ki je 21 %, priča o naših skladnih prizadevanjih z evropskimi trendi večje vključenosti žensk v železniški sektor.

Zavedamo se, da je za trajnostni razvoj našega sektorja ključno zmanjševanje spolnih predsodkov in stereotipov. V ta namen izvajamo različne izobraževalne programe in kampanje, s katerimi utiramo pot k večjemu razumevanju in ozaveščenosti o enakosti spolov v železniškem sektorju. Novembra 2021 so Slovenske železnice kot eden od evropskih železniških koncernov podpisale sporazum za spodbujanje enakosti in raznolikosti spolov v železniškem sektorju skupaj z evropskima socialnima partnerjema, Skupnostjo evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) in Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF). Zavezanost enakosti spolov je trdno zasidrana tudi v temeljnih dokumentih SŽ, vključno s Strategijo upravljanja s človeškimi viri, Kodeksom ravnanja in Navodilom o prepovedi trpinčenja ter nadlegovanja, ki skupaj zagotavljajo celovito izvajanje teh načel v vsakodnevnem delovanju podjetja.

Naše delo v železniškem sektorju poteka v skladu z najvišjimi etičnimi standardi, pri čemer vsako obliko trpinčenja in nadlegovanja obravnavamo z ničelno toleranco. Tako ne samo vzdržujemo, ampak nenehno izboljšujemo delovno okolje, kjer je vsak spoštovan in vrednoten.

Od statistike k zgodbam: v nadaljevanju se bomo srečali z nekaterimi izjemnimi ženskami, ki vsak dan z navdušenjem in predanostjo prispevajo k uspehu Slovenskih železnic.

Pomembno je, da podjetje ustvarja organizacijsko kulturo, ki podpira in spoštuje vse vloge, vključno z vlogo žensk

Nina Avbelj Lekić prihaja iz Zasavja, zadnja leta živi z družino v Žalcu. Kot delavska direktorica v poslovodstvu Slovenskih železnic zastopa pravice zaposlenih na kadrovskem in socialnem področju. Je mati dveh otrok, na katera je najbolj ponosna. Po izobrazbi je univerzitetna diplomirana pravnica, vrsto let se je ukvarjala z delovnopравnim področjem. Prosti čas najraje preživlja z družino, zelo rada hodi v hribe in obožuje oddih na morju.



do ali kaj vas je navdihnilo za delo v železniškem sektorju?

Skupina SŽ je ogromen sistem, ki vsakemu nudi možnost za razvoj in kariero na različnih področjih. Tudi sama sem znotraj skupine SŽ opravljala različna dela in prav ta možnost me je pritegnila, da še vedno z veseljem opravljam svoje delo. To je tudi velika prednost skupine SŽ, saj nudi veliko priložnosti za razvoj na različnih področjih.

Kako bi ocenili prisotnost žensk v vašem podjetju in v železniški industriji nasploh? Kakšne so statistike in trendi glede zaposlovanja žensk v različnih vlogah, vključno z vodstvenimi položaji?

Število žensk, zaposlenih v skupini SŽ, se počasi, vendar vztrajno povečuje. Pred petimi leti, konec leta 2018, je bilo v skupini SŽ zaposlenih 17 odstotkov žensk, danes je

ta odstotek nekoliko višji od 19 odstotkov. Po številkah je na Slovenskih železnicah zaposlenih okrog 1350 žensk, skupaj pa nas je v skupini Slovenske železnice okrog 7100. Če pogledamo po dejavnostih skupine SŽ, je najmanjši delež žensk, okrog 10,8 odstotka, zaposlenih v gradbeništvu, največ pa v stebru mobilnosti. V slednjem je delež žensk celo višji kot delež moških, in sicer 51,17 odstotka.

Največ žensk je zaposlenih na delovnih mestih režije (46,5 odstotka), največ moških pa je zaposlenih na delovnih mestih OVKN, in sicer 91,1 odstotka.

Na vodstvenih položajih, če vanje vključujemo top management in srednji management, pa je na SŽ 31 odstotkov žensk. Ta odstotek je celo višji, kot je v tem segmentu državno povprečje.

Kakšne izzive vidite pri privabljanju in zadrževanju ženskih talentov v železniški industriji?

Skupina Slovenske železnice si prizadeva ustvarjati in gojiti delovno okolje, ki temelji na vključevanju, spoštovanju različnosti in enakosti spolov. V Strategiji razvoja kadrov 2021–2025, ki jo dejavno uresničujemo, smo si zadali, da odstotek žensk v železniških poklicih še povečamo. Da bi v podjetja skupine SŽ privabili še več žensk, pa smo letos s strokovnjaki Službe za kadre začeli še dodatno spodbujati zaposlovanje žensk.

Letos bomo tako na ravni skupine SŽ dejavno promovirali ženske v železniških poklicih v Sloveniji ter predstavljali tipična delovna mesta, na katerih so zaposlene naše sodelavke. Posebno pozornost bomo namenili v javnosti najbolj prepo-

znanim železniškim poklicem ter poklicem, ki so jih kadrovski strokovnjaki na Slovenskih železnicah identificirali kot deficitarne.

Letos se je v skupini SŽ nekoliko znižala zastopanost žensk na vodilnih funkcijah, pričakujemo, da se bo odstotek povečal čez leto 2024 (z 32,90 odstotka na 31,76 odstotka).

Kako si kot delavska direktorica prizadevate za enakost spolov?

Kot predstavnica zaposlenih v poslovodstvu Slovenskih železnic se aktivno zavzemam za enakost spolov z načrtovanjem in uresničevanjem zastavljene kadrovske strategije, ki temelji na vključenosti. Posebno pozornost namenjam tudi mentorstvu in spodbujanju razvoja talentov na vseh ravneh podjetja. Zelo pomembno je, da z zgledom ustvarjamo delovno

okolje, v katerem so priložnosti resnično enake za vse, ne glede na spol.

Kakšne ukrepe ste že sprejeli oziroma jih načrtujete sprejeti, da bi spodbudili večjo raznolikost in vključenost žensk v vašem podjetju?

Prioritete SŽ na področju enakosti spolov so: integracija načela enakih možnosti v vse politike, vizijo in cilje skupine SŽ, zagotavljanje popolne enakosti pri zaposlovanju, izbiranju kandidatov ter poimenovanju delovnih mest, dejavno odpravljanje diskriminacije, podpiramo in promoviramo ukrepe za usklajevanje poklicnega in zasebnega življenja, ustvarjamo in ohranjamo delovno okolje, v katerem ni prostora za nasilje in nadlegovanje, prizadevamo si za uravnoteženo zastopanost žensk in moških na odločevalskih delovnih mestih.

Kako se spopadate z morebitnimi predsodki ali stereotipi glede žensk v določenih poklicih znotraj železniškega sektorja, na primer v strojništvu ali vodenju vlakov?

Po svojih izkušnjah in izkušnjah sodelavk, ki že desetletja delajo na Slovenskih železnicah, se ženske v naših železniških podjetjih zelo dobro počutimo. Srečevanje s predsodki in stereotipi na delovnem mestu je v zadnjem času resnično izjema. Čeprav je nerazumna nastrojenost proti določenim skupinam povezana s širšim razvojem družbe in razmišljanjem v njej. K dobrim odnosom na delovnem mestu je po mojem mnenju precej prispevalo to, da so ženske na Slovenskih železnicah že dalj časa zasedale vodilne položaje ter uresničevale strateške projekte na zahtevnih strokovno izpostavljenih delovnih mestih.

Kako skupina SŽ podpira zaposlene ženske pri napredovanju v karieri in razvoju njihovih veščin?

Na Slovenskih železnicah se zavzemamo za enakost spolov. Ženske pri napredovanju na SŽ nimajo posebnih sistemskih prednosti.

Ali imate programe ali politike za spodbujanje delovnega okolja, ki je prijazno do družine, in kako te politike koristijo vašim zaposlenim, še posebej ženskam?

Pri spodbujanju družini prijaznega delovnega okolja menim, da imamo že zdaj na Slovenskih železnicah kar nekaj ukrepov, ki zasledujejo ta cilj. To so dodatni dnevi letnega dopusta glede na število otrok, prost dan ob vstopu otroka v prvi razred osnovne šole, izraba rednega letnega dopusta glede na potrebe družine, skrb za lažje usklajevanje dela in družinskega življenja zaposlenih in drugo. Zelo pomembno dejstvo pa je, da smo v fazi formalne pridobitve certifikata Družini prijazno podjetje, tako da bomo še razširili nabor ukrepov, ki spodbujajo družini prijazno delovno okolje. Predlagani ukrepi so plod dela delovne skupine, v katero so bili vključeni tako predstavniki podjetja kot tudi sindikati ter predstavniki različnih poklicev. Verjamem, da jih bodo zaposleni z veseljem sprejeli!

Pomembno je, da podjetje ustvarja organizacijsko kulturo, ki podpira in spoštuje vse vloge, vključno z vlogo žensk v podjetju ter prav tako z vlogo mame.

Kakšni so vaši cilji glede raznolikosti in vključenosti v prihodnjih letih? Kako nameľavate doseči te cilje?

Skupina SŽ je naredila velik korak v zagotavljanju zastopanosti žensk na vodilnih funkcijah. Še naprej si bomo prizadevali za še večje vključevanje žensk na vseh področjih, dolgoročen trajnosten cilj je približati delež žensk na vodstvenih položajih na 40 odstotkov.

Kot sem že omenila, letos načrtujemo več aktivnosti, med drugim predstavitev žensk, ki opravljajo različne poklice v skupini SŽ v reviji Nova proga ter posebno kampanjo, v kateri bomo v duhu spodbujanja raznolikosti in vključevanja promovirali ženske v železniških poklicih. Tako načrtujemo spodbujati zaposlovanje žensk v skupini SŽ in krepiti blagovno znamko podjetja.

V letu 2025 pa imamo namen pripraviti podobne predstavitvene vsebine za predstavitve delavcev invalidov in njihove vloge v skupini SŽ z namenom promocije trajnostnega in produktivnega zaposlovanja tudi te skupine zaposlenih.

Zelo pomembna na tem področju so tudi Priporočila in pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki posebno pozornost namenjajo področju raznolikosti, pravičnosti in vključenosti

(DEI) ter zagotavljanju uravnotežene zastopanosti spolov v organih vodenja in nadzora. Priporočila družbe usmerjajo k sprejemu jasnih ciljev za spodbujanje raznolikosti, pravičnosti in vključenosti, pričakovanja pa, da si bodo pristojni organi družb prizadevali za uravnoteženo zastopanost spolov znotraj organov vodenja in za ta namen izvedli ustrezne ukrepe.

Kako ženske v podjetju prispevajo k inovacijam in izboljšavam v industriji?

Na Slovenskih železnicah vse zaposlene spodbujamo k inovacijam, s katerimi lahko izboljšamo delovne procese za vse zaposlene.

Kakšne so prednosti zaposlitve za ženske v SŽ?

Velika prednost za zaposlene v skupini SŽ je, da imamo sprejeto Kolektivno pogodbo za dejavnost železniškega prometa ter da njena določila vzajemno in dosledno izpolnujemo. Prepričana sem, da imamo najboljšo podjetniško kolektivno pogodbo, kar gre zasluga reprezentativnim sindikatom podpisnikom kolektivne pogodbe. Skupina SŽ je zelo raznolika, tako da ima vsak možnost napredovanja na različna delovna mesta. V skupini SŽ je več kot 90 odstotkov pogodb o zaposlitvi sklenjenih za nedoločen čas. Spodbujamo vseživljenjsko izobraževanje, zagotavljamo sofinanciranje izobraževanja ob delu, podeljujemo kadrovske štipendije za deficitarne poklice. Poleg tega dejavno promoviramo zdravje na delovnem mestu, zaposleni se tako lahko udeležijo dvodnevne zdravstvene preventive v središču Vitalis v okviru podjetja SŽ – ŽIP ali pa petdnevne zdravstvene preventive v termalnem zdravilišču. Zaposleni imamo na voljo tudi prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje, sami ali z družinami lahko uporabljamo

vrsto počitniških objektov v gorah in na morju, podjetja aktivno spodbujajo mlade talente, da pridobijo skozi akademijo vodenja še dodatna znanja za prevzemanje ključnih funkcij. V podjetju izvajamo mentorstva zaposlenim, ki so na uvajanju na delo ... V okviru skupine SŽ pa se izvaja tudi psihosocialna pomoč zaposlenim, ki so bili udeleženi v izrednih dogodkih ter tudi vsem drugim, ki bi pomoč potrebovali zaradi različnih negativnih življenjskih dogodkov.

Kaj bi svetovali ženskam, ki se odločajo za kariero v železniškem sektorju?

Svetovala bi jim, naj bodo pogumne in zaupajo v svoje sposobnosti. Železniška industrija se spreminja in čedalje bolj ceni raznolikost ter inovativnost,

zato naj se ne obotavljajo pri ustvarjanju in izražanju svojih zamisli.

Kakšno vlogo vidite za ženske v prihodnosti železniške industrije? Kako lahko prispevajo k trajnostnemu razvoju, varnosti in učinkovitosti?

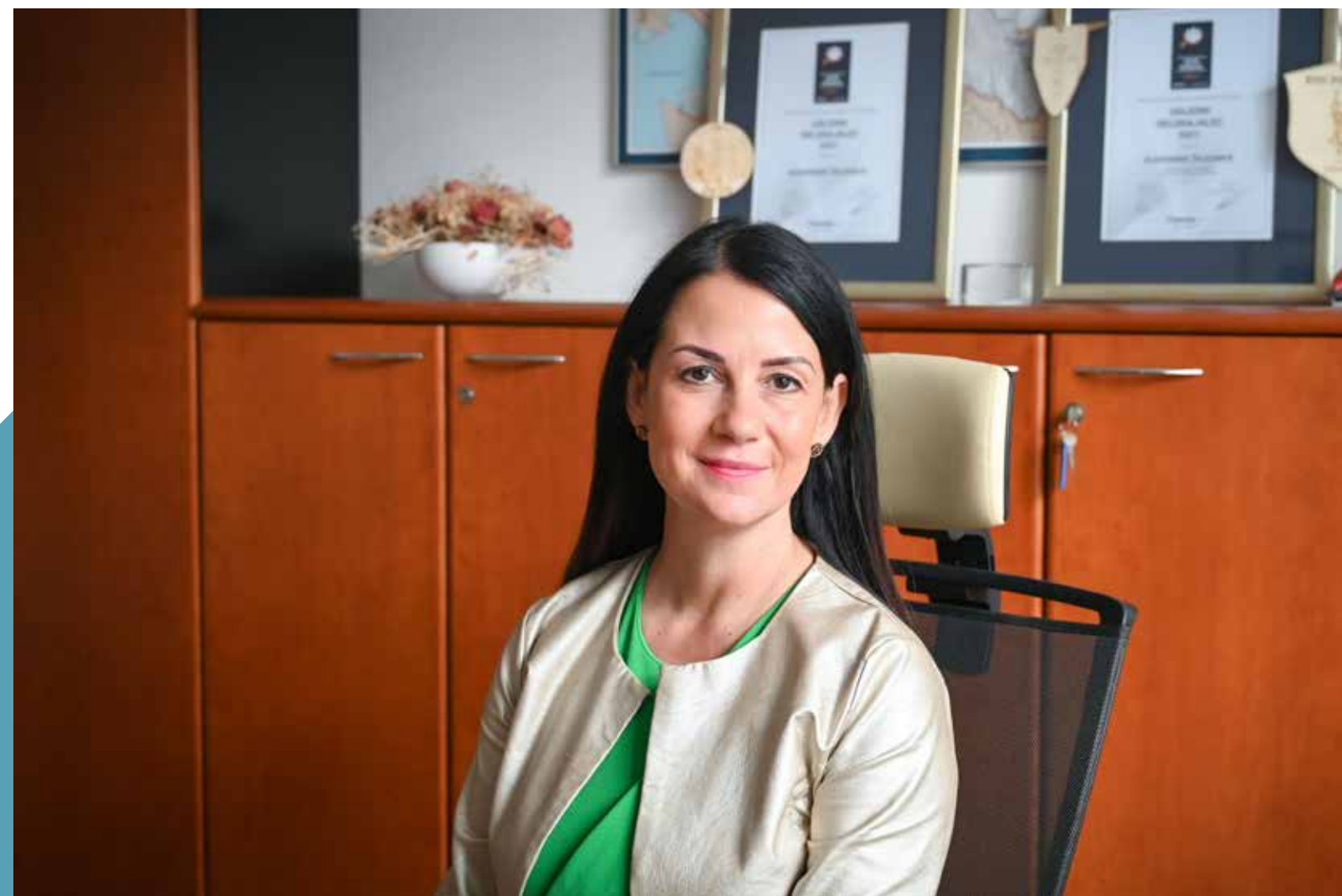
Eden največjih vplivov, ki jih ima vsako podjetje, se kaže v zaposlovanju in skrbi za svoje zaposlene. Glede na vse prej našteto menim, da smo dober zaposlovalec ter da skrbimo za svoje zaposlene. V tej smeri se bomo trudili tudi v prihodnje z vsemi ukrepi, ki jih izvajamo. Še več bomo vlagali v izobraževanje, varnost in zdravje pri delu zaposlenih ter krepili trajnostne kompetence zaposlenih, krepili vrednote, kot so enakost, vključenost in raznolikost ter

se trudili biti družini in zaposlenim prijazno podjetje. Glede na sprejeto politiko raznolikosti se bomo še naprej trudili, da ženske še v večji meri prevzemajo vodilne funkcije v podjetju.

Vaše sporočilo.

Zavedamo se, da lahko raznolikost tudi pozitivno vpliva na poslovne rezultate na več načinov, od večje inovativnosti in deljenja znanja do povečane produktivnosti in višjih prihodkov, hkrati pa spreminja dožemanje strank in javno podobo naših storitev.

Menim, da lahko podjetja, ki slovijo kot »dober zaposlovalec«, medse privabijo najboljše kadre na trgu dela, vse to pa se seveda odraža tudi v dobrih poslovnih rezultatih podjetja.



Brez sodelovanja in vključevanja ekipe ni uspešnega razvoja



Direktorica družbe SŽ - Tovorni promet z enaintridesetletnimi izkušnjami na področju železniške logistike. SŽ - Tovorni promet, ki je eden od vodilnih regionalnih železniških operaterjev, uspešno vodi že od leta 2013. Vedno rada poudari, da brez zavzetih sodelavcev družbe SŽ - TP in skupine SŽ ter lojalnih kupcev podjetje ne bi bilo tako uspešno. Dejavna je tudi kot predsednica Upravnega odbora za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije in članica Upravnega odbora Sekcije managerk v Združenju Manager. Redno sodeluje na različnih high-level poslovnih dogodkih v regiji. Svoje poznavanje vseh vidikov logistike rada deli zlasti s perspektivnimi mladimi kadri. Posebno pozornost namenja mentoriranju mladih menedžerk, predvsem na področju logistike. Leta 2014 ji je Združenje Manager podelilo priznanje Artemida, s katerim združenje prepoznava vodilne menedžerke in nagraduje njihovo vlogo pri ustvarjanju dodane vrednosti v podjetju, ki ga vodijo. Pred nekaj dnevi ji je Slovensko logistično združenje podelilo priznanje za logista leta 2023.



“Včasih pride dan, ko ti ne gre najbolje, vedno pa mu sledi nov sončen dan. S pogumom je treba stopati po svoji poti, samozavestno, ambiciozno, odgovorno ter sodelovati in se povezovati. In na koncu – naj ne pozabijo na svoj prosti čas, čas za svoje bližnje, kajti to te napolni s pozitivno energijo.

železniškem sektorju ste zaposleni več kot 30 let. Od leta 2013 kot direktorica SŽ - Tovornega prometa. Kako ste začeli svojo kariero v tovrnem prometu železniških prevozov? Kakšne so bile vaše začetne izkušnje?

V tovrnem prometu Slovenskih železnic delujem že od leta 1993, ko sem se kot popolna začetnica zaposlila v Službi za prodajo. Skozi leta sem se tu kalila in si nabirala izkušnje na različnih delovnih mestih v Sloveniji in tudi v tujini ter prehodila pot od pripravnice do direktorice podjetja. Več kot dve tretjini časa že opravljam delo na vodstvenih položajih. Težko rečem, da je šlo za vnaprej oblikovan karierni načrt. Lahko pa rečem, da sem imela super mentorje in sodelavce, ki so me spodbujali, delili strokovno znanje in od katerih sem se učila veččin. Delo na področju logistike je tako zelo raznoliko, da mi res nikoli ni bilo dolgčas, predvsem pa rada delam z ljudmi. Vsak dan mi še danes prinese nov izziv. Poleg tega sem v treh desetletjih dela na Slovenskih železnicah spoznala številne sodelavke in sodelavce ter poslovne partnerje in z njimi skozi leta spletla uspešno zgodbo našega podjetja.

Kako je potekala vaša karierna pot? Ali menite, da vam je bilo kot ženski na tej poti težje, kot če bi bili moški?

Tudi v sodobnem času, ko smo ženske in moški na papirju popolnoma enakovredni, je ženskam na karierni poti neredko težje kot moškim. Zlasti to velja za podjetja, ki zaposlujejo večinoma moško populacijo. Če sem iskrena, moram priznati, da se moraš, da te na začetku vodilni sodelavci sprejmejo v svoj »klub«, kot ženska še bolj dokazovati s strokovnostjo. Ko te sprejmejo, pa s teboj sodelujejo korektno, vsaj večina. Sama nisem iskala direktorskega položaja. Spodbudil me je in

mi dal priložnost sedanji generalni direktor g. Mes, pred tem sem opravljala funkcijo pomočnice direktorja. Na začetku sem bila jaz tista, ki sem bila skeptična, ali bom zmogla. Ampak kolegi direktorji sestrskih družb (jaz jim še zdaj pravim trije mušketirji) so mi pomagali, delili znanje in izkušnje ter me spodbujali. Skupaj smo soustvarili precej uspešnih zgodb skupine SŽ. Prav tako smo direktorji ključnih železniških operaterjev v Evropi skupaj rasli na karierni poti in smo še zdaj redno v stiku in si pomagamo.

Kako se soočate z izzivi, ki jih prinaša delo v tovrnem prometu železniških prevozov, še posebej glede na spol?

Na področju transporta in logistike še vedno prevladujejo moški. Le malo žensk nas je na vodstvenih položajih v segmentu logistike. Predvsem to velja za železniški tovrni promet, ki je tradicionalno zelo moška panoga. Res je, da v našem podjetju prevladujejo moški, kar je tudi razumljivo, saj imamo veliko sodelavcev v proizvodnih procesih. Kljub temu je v naši ekipi med vodilnimi in drugimi ključnimi kadri kar precej sodelavk – ne delimo se na moške ali ženske temveč smo vsi sodelavci. Kako se znajdem? Mislim da dobro, to bi morali vprašati njih. Poskušam voditi z zgledom, da sledimo skupnim ciljem podjetja, sodelujemo, se spoštujemo in poslušamo. Kdaj se tudi ne strinjamo, a poskušamo zadeve rešiti na način, ki je najboljši za naše podjetje.

Ali ste se morda kdaj morali soočiti s kakšnimi stereotipnimi predsodki? Kako te predsodke odpraviti?

Zase lahko rečem, da težav nisem imela in da so me moški sodelavci vedno podpirali in spoštovali. Če pride do predsodkov, pa menim, da je najboljši recept za njihovo

odpravo dobro delo oziroma strokovnost. Predsodke imajo po navadi tisti, ki imajo največ težav sami s seboj in s svojim egom ter se počutijo ogroženi.

Kako vidite pomembnost raznolikosti in vključevanja žensk v tovornem prometu železniških prevozov?

Ne le v naši panogi, po mojem prepričanju je v gospodarstvu nasploh za uspeh nujno sodelovanje moških in žensk. Razlike v razmišljanju med ženskami in moškimi po mojem mnenju niso pomanjkljivost, prav nasprotno. Raznolikost je tisto, kar prispeva k širini pogleda, ki ga v današnjem zahtevnem poslovnem svetu še kako potrebujemo. Mogoče res drži, da smo ženske bolj povezovalne in sposobne širšega pogleda na problematiko in z več empatije do sočloveka, medtem ko so moški bolj ozko ciljno usmerjeni. A prav kombinacija obeh pristopov je tisto, kar nam lahko prinese razvoj in uspeh.

Kaj menite, da bi lahko industrija storila, da bi spodbudila večje število žensk k vključevanju in delu v železniškem sektorju?

Predvsem jim je treba dati priložnost, jih spodbuditi, da se odločajo za ta poklic in za vodstvene položaje. Ne podpiram ženskih kvot ali feminističnih floskul. Podpiram pa strokovnost, inovativnost, zavzetost, odgovornost, sodelovanje in ambicioznost. In prav je, da se med enako dobrimi sodelavci da priložnost tudi ženski.

Kaj bi svetovali ženskam, ki se želijo zaposliti v železniškem sektorju?

Svetujem jim, naj ne omahujejo pri odločitvi. Delo v železniškem sektorju oziroma sploh v celotni logistiki je izredno zanimivo, raznoliko in polno izzivov ter ponuja veliko možnosti za osebni razvoj. Vključijo se lahko v mentorsko mrežo Zdru-



ženja Manager, kjer delimo svoje znanje in dajemo podporo mladim. V Sekciji managerk pri Združenju Manager smo vzpostavili Mentorsko mrežo. Program je namenjen mladim menedžerkam, ki si želijo pridobiti dodatna znanja in nasvete od bolj izkušenih slovenskih menedžerk. Cilj programa je spodbujati in podpirati menedžerke pri prevzemu vodilnega mesta in pri kariernih preskokih. Ponosna sem, da tudi sama delujem kot mentorica in svoje znanje ter izkušnje prenašam mladim kolegicam.

Tudi v skupini Slovenske železnice je kar precej možnosti za nove izzive za mlade talente, različna izobraževanja ... In če vas vodja ne prepozna kot potencial, zberite pogum in se izpostavite.

Kako se kot ženska počutite na železnicah in kakšno vlogo vidite za ženske v prihodnosti železniške industrije?

Lagala bi, če bi rekla, da je vedno vse super, ker ni. Marsikdaj tudi meni ni lahko. Ampak sodelavci, dobro opravljeno delo in zadovoljni kupci mi dajejo navdih, da se splošča truditi še naprej. Trudim se voditi z zgledom in upoštevanjem vrednot, tako podjetja kot lastnih. Sodelovanje in vključevanje ekipe v odločanje je ključno za uspešen razvoj. Direktorica ni tista, ki bi si lahko pripisovala uspehe ali neuspehe, sama lahko le usmerjam oziroma vodim sodelavce do cilja, v katerega vsi verjamemo. Cilj, ki ga poskušam doseči, je vključevanje, tudi mladih, in povezovanje s ciljem trajnostnega vodenja. Kombinacija mladostne energije in izkušenj nas starejših, ne glede na spol, je po mojem mnenju pravi recept za uspešen poslovni razvoj in uspeh. In če me vprašate, kakšno vlogo naj bi imele ženske v prihodnosti, je moje mnenje, da imamo ogromno priložnosti na različ-



nih področjih. Treba je razvijati svoje potenciale, se opolnomočiti in sprejeti izzive.

Kakšni so vaši cilji ali ambicije za prihodnost v tovornem prometu železniških prevozov?

Logistika je pomemben del slovenskega gospodarstva in njegova konkurenčna prednost. Pri tem je železniški transport ne le hrbtenica prevozov blaga, temveč tudi temelj trajnostnega razvoja prometa. Prepričana sem, da je železnica prihodnost. Gre za način prevoza, ki ni le konkurenčen in zanesljiv, temveč tudi trajnosten, saj naše naravno okolje obremeni manj kot cestni prevozi. V našem podjetju skupaj z drugimi podjetji skupine Slovenske železnice razvijamo celovite logistične produkte v skladu s pričakovanji naših kupcev. Smo vodilni železniški prevoznik na slovenskem trgu, kjer edini s svojimi storitvami podpiramo razvoj slovenskega gospodarstva. Te storitve bomo v prihodnje še razvijali. Obenem pa s svojo vleko v Sloveniji, Avstriji in na Hrvaškem ter v sodelovanju z dolgoletnimi partnerskimi prevozniki povezujemo celo Evropo. Konkurenca je vse bolj zahtevna, a kljub temu smo optimisti. V prihodnje bomo še širili svojo prisotnost na drugih ključnih trgih v regiji. Razvoj kakovostnih produktov za posamezne kupce, trge in bla-

govne skupine bomo podprli z investicijami v vozna sredstva. Januarja smo že objavili javni razpis za nabavo 30 večsistemskih električnih lokomotiv. Načrtujemo še nakup 750 tovornih vagonov in remotorizacijo 12 obstoječih dizelskih lokomotiv. Do leta 2030 bomo tako v posodobitev lokomotiv in vagonov vložili kar 300 milijonov evrov. Verjamem, da bomo SŽ – TP v prihodnje ne le hrbtenica slovenske logistike, temveč eden vodilnih železniških operaterjev v širši regiji. Tu pa morajo odigrati ključno vlogo tudi lastniki, ki nam bodo z investicijami in podporo pri internacionalizaciji pomagali vzpostaviti pogoje, da dosežemo ta cilj. Vsekakor pa so ob vsem navedenem ključni zaposleni in na to ne smemo pozabiti. Brez njih in njihove zavzetosti podjetje ne more biti uspešno.

Vaše zaključne misli, namenjene ženskam.

Naj bodo pogumne, naj se odločajo za nove izzive in naj verjamejo vase. Včasih pride dan, ko ti ne gre najbolje, vedno pa mu sledi nov sončen dan. S pogumom je treba stopati po svoji poti, samozavestno, ambiciozno, odgovorno ter sodelovati in se povezovati. In na koncu – naj ne pozabijo na svoj prosti čas, čas za svoje bližnje, kajti to te napolni s pozitivno energijo.

Ženska naj ostane ženstvena

Mag. Vojka Martinčič je v železniškem sektorju zaposlena že več kot 30 let. Od leta 2010 je tudi direktorica družbe SŽ – ŽIP d. o. o. Kot direktorica se zavzema za dolgoročen obstoj in razvoj podjetja ter za dobre medsebojne odnose, ki prispevajo k boljšim rezultatom. Je tudi predsednica Združenja invalidskih podjetij Slovenije, v katerem je združenih 121 invalidskih podjetij in članica Strateškega sveta za gospodarstvo, ki deluje v okviru Ministrstva za gospodarstvo, turizem in šport. V prostem času zelo rada smuča in kolesari ter igra golf. Je tudi ponosna mama dveh čudovitih hčera.



“Temeljno sporočilo je, da ženska naj ostane ženstvena. Mnoge mislijo, da morajo v moškem svetu delovati bolj po moško, s čimer izgubljajo identiteto in verodostojnost. Pomembno je, da je ženska usposobljena, da zaupa v svoje znanje in da se pogumno spopada z vsemi potrebnimi nalogami.

železniškem sektorju ste zaposleni več kot 30 let. Od leta 2010 ste direktorica podjetja SŽ – ŽIP. Kakšni so bili vaši začetki? Kdo ali kaj vas je navdušilo za delo na železnicah?

Leta 1993 sem zasledila javni poziv takratnega Upravnega odbora Slovenskih železnic (danes to funkcijo opravlja Nadzorni svet družbe), s katerim so vabili k sodelovanju mlade strokovnjake s potencialom za strokovni razvoj, tudi na področju vodenja. Moje prvo delovno mesto je bilo vodja Izobraževalnega centra Slovenskih železnic, od koder sem napredovala na delovno mesto direktorice Kadrovskega področja, takrat še enovitih Slovenskih železnic. Če se ne motim, sem bila prva direktorica v zgodovini Slovenskih železnic, kar je bil svojevrsten izziv. Nadaljnja karierna pot me je vodila na delovno mesto pomočnice direktorja takratnih Centralnih delavnic (danes Vit) in nato do pooblaščenke uprave Slovenskih železnic za strateško in operativno planiranje, kjer sem bila odgovorna za pripravo in izvedbo sanacijskega programa. Leta 2010 sem nastopila delo direktorice SŽ – ŽIP, ki ga še danes z veseljem opravljam.

Ali ste se morda na svoji karierni poti morali kdaj soočiti s kakšnimi stereotipnimi izzivi? In ali se kot ženska na položaju z njimi soočate tudi danes?

Verjetno ne bi bila iskrena, če bi trdila, da sem bila kot prva direktorica sprejeta brez začetnega nezaupanja starejših direktorskih kolegov. Danes razumem, da niso pričakovali, da bo mlada ženska na začetku kariere pot mogla strokovno voditi številčno in zahtevno kadrovskega področja, ki je zahtevalo tudi mnogo usklajevanja med drugimi strokovnimi področji ter socialnimi partnerji. S predanim delom mi je uspelo

pridobiti njihovo zaupanje in iskreno kolegialnost.

Kako se spopadate s stereotipi ali predsodki, s katerimi bi se lahko srečali kot ženska v tradicionalno moškem poklicu?

Danes imam že toliko izkušenj in znanja, da vem, da izražanje stereotipov in predsodkov izhaja izključno iz slabe samopodobe in pomanjkanja večščin tistega, ki jih izraža, zato se na takšne komentarje več ne oziram in me večkrat spravijo celo v smeh. Če imaš zaupanje vase, v svoje znanje in v svojo integriteto, potem te neumestni komentarji niti ne prizadenejo.

Vodite podjetje, ki invalidnim osebam daje možnost vključevanja v delovno okolje. Z vključevanjem tudi ozaveščate družbo o potrebah invalidnih oseb in dajete lep vzor, kako nuditi vsem enake možnosti/priložnosti za delo. S kakšnimi izzivi se soočate pri vodenju takšnega podjetja?

Vodenje invalidskega podjetja predstavlja svojevrsten izziv. Po eni strani so invalidska podjetja normalne gospodarske družbe, ki morajo z drugimi podjetji tekmovali tako v ceni kot v kakovosti izvajanja storitev, po drugi strani pa gre za organizacijo dela, ki delavcem z zmanjšano delovno sposobnostjo omogoča izvajanje dela. V tem smislu gre za prilagajanje delovnih mest ter za neprestano pomoč sodelavcem z veliko individualnimi zgodbami.

Ponosni smo na to, da nam je uspelo organizirati poslovni model, ki družbam v skupini Slovenskih železnic zagotavlja konkurenčne storitve varovanja, čiščenja prostorov in vozniških sredstev, urejanje okolja postaj, postajališč in železniškega pasu, upravljanje in servisiranje voznega parka, vzdrževanje objektov, upravljanje in trženje počitniških kapacitet, izvajanje



nadomestnih avtobusnih prevozov in še mnogo drugih storitev. Naše cene so preverjene tako na trgu kot v smislu transfernih cen. Naša veliko konkurenčna prednost pa je tudi v tem, da imamo organizirano delo na celotnem železniškem območju v Republiki Sloveniji. Celotna skupina Slovenskih železnic je lahko ponosna na to, da ohranjamo zaposlitve delavcev, ki so na delovnih mestih v drugih družbah postali invalidi in dela zaradi svoje zmanjšane delovne zmožnosti ne morejo več opravljati, hkrati pa bi zelo težko dobili delo na odprtem trgu delovne sile. Temu se reče družbena odgovornost, ki daje tudi dobre ekonomske rezultate.

Kako bi opisali svoj delovni dan in katere spretnosti so najbolj pomembne za uspeh v vašem poklicu?

Moj delovni dan je glede na to, da v ŽIP-u z več kot 600 zaposlenimi izvajamo 12 poslovnih dejavnosti, ki so si med seboj popolnoma različne, vsaka od

njih pa zahteva usklajevanje in reševanje izzivov na dnevni osnovi, zelo pester. Najbolj pomembna spretnost vodje je v tem, da zna pridobiti relevantne informacije za poslovno odločanje, da zna prisluhniti predlogom sodelavcev, različne ideje povezati v celoto, vztrajati pri realizaciji, spodbujati kolegialnost in timsko delo, predvsem pa voditi z vzgledom, ki vključuje človečnost in osebno integriteto.

Ali menite, da pri vodenju podjetij obstajajo razlike, če podjetje vodi ženska ali moški?

V strogo poslovnem delu mislim, da bistvenih razlik ni. Obstajajo pa razlike v mehkih veščinah vodenja, kot so komunikacija, sočutje in požrtvovalnost, kar prispeva k bolj homogeni ekipi, ki ima zato več možnosti za uspeh. Da pa ne bo pomote, tudi nekateri moški kolegi imajo te veščine in obratno, tudi marsikatera ženska jih nima. Gre le za veščine, ki so bolj lastne ženskam in tiste, ki

jih imajo, so obsojene na uspeh.

Kako bi ocenili prisotnost žensk v železniškem sektorju?

V zadnjem obdobju je žensk v železniškem sektorju čedalje več, in to na skoraj vseh delovnih mestih in položajih. Izjema so še nekatera tradicionalno železniška delovna mesta, ki so v moški domeni, a mislim, da se bo tudi to spremenilo z razvojem novejših tehnik in orodij za izvajanje dela.

Transport in logistika in z njima železnice veljajo za bolj moški svet. Kako bi privabili ženske za delo v železniškem sektorju?

Kot sem že omenila, se prisotnost žensk v železniškem sektorju povečuje in ravno ta spolna raznolikost daje v vsaki sredini dobre rezultate. Patriarhalna in mačistična vedenja so v izumiranju, ker so na dolgi rok neproduktivna. In takšno spremenjeno okolje bo vedno bolj privlačno tudi za ženske.

Kaj bi sporočili ženskam, ki se odločajo za poklice v bolj moškem svetu?

Temeljno sporočilo je, da naj ostane ženstvena. Mnoge mislijo, da morajo v moškem svetu delovati bolj po moško, s čimer izgubljajo identiteto in verodostojnost. Pomembno je, da je ženska usposobljena, da zaupa v svoje znanje in da se pogumno spopada z vsemi potrebnimi nalogami. Predvsem pa brez strahu, saj smo vsi samo ljudje z vsemi svojimi prednostmi in pomanjkljivostmi, zato pa je potrebno tudi razumevanje in dopuščanje drugačnih stališč, pa tudi dopuščanje manjših napak. Če imamo lahko predsednico države, predsednico Državnega zbora, ženske pilotke, voznice avtobusov, potem imamo lahko tudi železničarko na vsakem delovnem mestu v skupini Slovenskih železnic.

Pogovor z mag. Darjo Kocjan

Če imaš znanje, sposobnost, voljo in vztrajnost, stereotipi hitro zbledijo

Mag. Darja Kocjan, direktorica družbe SŽ – Potniški promet, podjetje uspešno vodi že pet let. Je velika zaveznica trajnostne mobilnosti in razvoja celovitih rešitev za potnike. V svoji karierni poti je zasedala več vodilnih mest, tudi mesto direktorice Direktorata za infrastrukturo in Direktorata za kopenski promet. Verjame, da mora posamezno delovno mesto zasedati tisti, ki je najboljši za to, pri čemer je to lahko moški ali ženska. Znanje in strokovnost sta dve od njenih najpomembnejših meril pri delu.



K

ako ste začeli kariero v železniškem sektorju in ali ste se morda na svoji poti soočali s kakšnimi stereotipnimi izzivi?

Profesionalno sem se z železniškim sektorjem srečala pred več kot desetimi leti kot direktorica Direktorata za infrastrukture in promet, kamor sem prišla po 21 letih vodstvenih izkušenj v predvsem industrijskem gospodarstvu. Ne rečem, da nisem nikoli naletela na stereotipne izzive, a če imaš znanje, sposobnost, voljo in vztrajnost, stereotipi hitro zbledijo. Tem izzivom nisem nikoli posvečala pozornosti, bistveno je, da vedno delam to, kar rada delam, in da prispevam k dobrim rezultatom in razvoju.

Kako se je prisotnost žensk v železniškem sektorju (lahko tudi na splošno gledano) spreminjala od začetka vaše kariere do danes?

V podjetju SŽ – Potniški promet je danes razmerje med zaposlenimi ženskami in moškimi popolnoma enakovredno. Ženske predstavljajo polovico zaposlenih. Pred mojim prihodom, leta 2018, je bilo zaposlenih precej manj žensk, 35 odstotkov. V organizaciji morajo biti enakopravne priložnosti za vse zaposlene, pomembni so kolegialnost, predanost delu in znanje.

Kakšne so bile najpomembnejše pobude ali programi, ki ste jih izvedli za izboljšanje enakosti in vlogo žensk na SŽ – PP?

Pri delu ali izbiri zaposlenih nikoli ne gledam na to, ali je nekdo moški ali ženska. Posamezno delovno mesto mora zasedati tisti, ki je najboljši za to.

Po zadnjih podatkih je v skupini SŽ zaposlenih 19 odstotkov žensk. Kako bi ocenili prisotnost žensk na SŽ in v železniški industriji nasploh?

Najvišje menedžerske položaje naj bi ne glede na spol zasedali dobri menedžerji in ocenjujem, da se trend tudi v železniški industriji vse bolj premika v prid ženskam, ki uspešno usklajujejo družinsko življenje s službo. Vloga ženske se danes spreminja in je drugačna, kot je bila nekoč. Ženske, ki se nam uspe dokazati na najvišjih položajih, zagotovo pomembno vplivamo na zavedanje, da smo različni ljudje lahko uspešni. Znanje in strokovnost pa sta še vedno najpomembnejša dejavnika za napredovanja tako žensk kot moških.

Kako bi opisali pomen enakosti spolov in vključevanja žensk v vodstvene položaje v železniškem sektorju? Ali po vašem mnenju obstajajo razlike med vodenjem ženske/moškega?

Mislim, da je v menedžerski učinkovitosti in uspešnosti enih in drugih veliko več podobnosti kot razlik. Na splošno gledano je lahko način vodenja moških verjetno drugačen od ženskega. Nekatere raziskave kažejo, da se ženske nagibajo k sodelovalnemu in participativnemu vodenju, medtem ko so moški bolj nagnjeni k avtoritativnemu ali hierarhičnemu vodenju. Vendar pa je pomembno opozoriti, da so te razlike splošne narave in da obstaja velika variacija med posamezniki ne glede na spol. Vodstvo je kompleksen koncept, ki ga je treba razumeti v kontekstu posameznika, organizacije in okolščin.

Kako spodbujate ženske za poklicno pot v prometni industriji (železnice), ki je tradicionalno moško prevladujoča?

Število žensk, ki so zaposlene v prometni industriji, se povečuje, kar kaže, da se počasi manjšajo tradicionalna, stereotipna prepričanja o ženski in moški vlogi, razlikah v socializaciji in drugih razlikah med spoloma.

V skupini SŽ tudi sistemsko delujemo na način, ki spodbuja ženske, da se odločijo za delovno pot v železniški panogi. Kot eden od evropskih železniških koncernov smo podpisali sporazum o spodbujanju enakosti in raznolikosti spolov v železniškem sektorju, imenovan Sporazum med evropskima socialnima partnerjema, Skupnostjo evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) ter Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF), o ženskah v železniškem sektorju. Pri uresničevanju načela enakosti upoštevamo Politiko raznolikosti v organih vodenja in nadzora v skupini SŽ ter smernice, zapisane v sporazumu Ženske v

železniškem prometu, sprejemem na ravni Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) in druge zakonodaje, ki ureja to področje. Na Slovenskih železnicah je zavezanost k enakosti spolov zapisana tudi v temeljnih dokumentih, denimo v Strategiji upravljanja s človeškimi viri za obdobje 2021–2025, Kodeksu ravnanja skupine SŽ in Navodilu o prepovedi trpinčenja, spolnega in drugega nadlegovanja ter psihosocialnega tveganja na delovnem mestu.

Kakšni so izzivi pri privabljanju in zadrževanju ženskih talentov v železniški industriji? Kaj narediti, da bi nekatere poklice naredili privlačnejše za ženske?

Vloga ženske se danes spreminja in je drugačna, kot je bila nekoč. Z ozaveščanjem, vzorci uspešnega ženskega vodenja dokazujemo, da je lahko dober talent v železniški industriji tako moški kot tudi ženska. Kako pridobiti in zadržati talente v železniški industriji, je tudi splošen izziv, zato je pomembno, da kot skupina dajemo pozornost tudi pri razvoju kadrov, da gradimo dobro ime blagovne znamke železnic tudi na kadrovskem področju. Delati na področju železnic je res trajnostno, družbeno odgovorno, pomembno za širšo družbo in tudi to so elementi, ki nas delajo mogočne in zanimive za zaposlitev na železnici. Z uspešnim poslovanjem, razvojem, dobrim vodenjem ter dobrimi pogoji za zaposlene verjamem, da bo železniški sektor privlačen za talente.

Kako se spopadate z izzivi, s katerimi se soočajo ženske, zaposlene v potniškem prometu, še posebej v smislu uravnoteženja poklicnega in družinskega življenja?

Izzivi, s katerimi se soočajo zaposleni v potniškem prometu

pri uravnoteženju časa z družino in z delom, so zagotovo delovni časi, ki so za nekatere v izmenah. To zahteva sama narava naše panoge. Tudi samo delo zahteva dinamičnost in hitro prilagajanje situacijam. Dobra organizacija in pripravljenost na spremembe sta pri tem še toliko bolj pomembna. Uravnoteženje poklicnega in družinskega življenja pa potrebujemo vsi, zato je pomembno, da pri organizaciji dela in vodenju upoštevamo tudi stabilnost ter socialno varnost zaposlenih, čemur na Slovenskih železnicah prav tako dajemo velik poudarek.

Kaj menite, da je največji prispevek žensk v železniškem potniškem prometu, tako z vidika zaposlenih kot potnikov, trajnosti itd.? In kaj je vaš največji karierni dosežek?

V družbi SŽ – Potniški promet smo zagotovo primer dobre prakse, saj je delež zaposlenih moških in žensk enakovreden ter s tem pomembno prispevamo k zavedanju, da morajo biti enakopravne priložnosti za vse zaposlene. Želim si, da bi vsak opravljal delo, ki si ga želi in ki ga zna najbolje opravljati. Temu sledim tudi sama in to je moj največji karierni dosežek.

Vaš nasvet in sporočilo ženskam, ki razmišljajo o karieri v železniškem sektorju in nasploh?

Moje sporočilo ženskam, ki razmišljajo o karieri v železniškem sektorju, je, da sledijo svojim sanjam, vztrajajo in verjamejo vase. Če bodo delale to, kar rade delajo, bodo tudi vse prepreke lažje premostljive. Delo ni vedno enostavno, ne glede na to, ali si ženska ali moški, se vsakodnevno srečujemo z različnimi izzivi. Znanje in strokovnost pa sta še vedno najpomembnejša dejavnika za napredovanja tako žensk kot moških.



Mediji so ljubezen, odnosi z javnostmi izziv

Tea Šavor je na Slovenskih železnica zaposlena šest let, od leta 2021 je tudi vodja Službe za stike z javnostjo. Pred tem je več kot deset let delala kot novinarka, zato mediji še vedno ostajajo njena velika ljubezen. Pri delu zagovarja profesionalnost, strokovnost, vztrajnost in pogum. V prostem času kot svetovalka sodeluje tudi pri različnih projektih, ki so s kreativnimi idejami usmerjeni v prihodnost. Zelo rada se sprosti ob jogi ali obuje tekaške copate in preteče kakšen kilometer.

“ Lahko rečem, da sem ponosna na vse ženske, ki so na železnica v času, ko so prevladovali moški, imele pogum in se zavihtele na najvišje položaje ter s tem vsem nam ostalim utirale pot in dokazale, da v vodenju nič ne zaostajamo za moškimi.



te vodja službe za stike z javnostjo. Kako bi opisali vlogo službe za stike z javnostjo v železniškem podjetju in zakaj menite, da je to pomembno?

Vodja za odnose z javnostmi je velikokrat prvi stik različnih javnosti s podjetjem. Najbolj vidni so mediji in prav oni so naša prioriteta. Ključno je namreč, da dobijo prave informacije, ko jih potrebujejo. Dobro krizno komuniciranje je zelo pomembno za obvladovanje kriznih dogodkov, kot so železniške nesreče, saj javnost želi informacije praktično takoj, velikokrat nekaj minut po dogodku. In v teh nekaj letih lahko rečem, da smo vzpostavili odlično komunikacijo pri obvladovanju železniških nesreč, kar se je dobro izkazalo pri nesrečah v Rimskih Termah, Zidanem Mostu, Hrastovljah, Novem mestu, Postojni itd.

Naj povem tudi, da sem mesto vodje za stike z javnostjo prevzela pred slabimi tremi leti. V tem času se nismo ukvarjali zgolj in samo z mediji, ampak smo vzporedno prenovili interni časopis Nova proga, ga posodobili in naredili bralcem bolj privlačnega. Prenovili smo spletne strani matične družbe in povezanih družb, zadnja prihaja v javnost spletna stran družbe SŽ – ŽIP. Septembra lani smo zaključili prenovilo intraneta moj.SZ, ki čaka še na odobritev splošnih pogojev s strani pristojne službe. Na ta projekt sem osebno najbolj ponosna in verjamem, da ga bodo kot dobrega in uporabnega prepoznali tudi naši zaposleni. Danes imamo zaposlene, ki nimajo dostopa do informacij v podjetju, ki so zanje koristne, po novem bo to drugače. Vsi, ki imajo telefone, si bodo namreč lahko naložili aplikacijo in s tem sproti spremljali, kaj se v podjetju dogaja. Prav tako bodo imeli dostop do plačnih list, različnih predpisov in obrazcev. In če se vrnem nazaj na medije.

Plod našega dela je tudi komunikacijska akcija »Vlak je za vse«, pri kateri je podan pomemben poudarek na zelenem in čistem prevozu tovora ter potnikov.

Na to mesto ste prišli iz medijev. Kako nanje gledate danes in z druge strani?

Ja, drži. Mediji so zame ljubezen, odnosi z javnostmi pa izziv. Več kot deset let sem bila novinarka, pokrivala sem najbolj odmevne dogodke in afere in se iz tega poklica ogromno naučila. Zato velikokrat rečem, da z novinarji govorimo isti jezik. Ko me pokličejo, natančno vem, kaj potrebujejo. Je pa tudi dejstvo, da vem, da je to neznanosko lep, a težek poklic. Medtem ko so drugi že doma, smo mi še vedno pridno vrteli telefone in zbirali informacije ali pa čakali na kakšno novinarsko konferenco. Vse za to, da so gledalci dobili zadnje informacije o nekem dogodku ali aferi. Verjetno se prav iz spoštovanja do novinarskega poklica in vsakega od njih še toliko bolj potrudim. In to cenijo.

Kakšno vlogo vidite kot ženska v železniškem sektorju? Kaj vas je navdihnilo za delo prav v tem sektorju?

Predvsem bi želela poudariti, da sama delim ljudi po strokovnosti, znanju in delovnih navadah – ne glede na spol. Drži sicer, da glede na statistiko na železnica prevladujejo moški, a daleč od tega, da bi bile ženske na kakršenkoli način manj sposobne. Je pa dejstvo, da imamo v podjetju pač veliko poklicev, za katere se odločajo predvsem moški. Če za primer izpostavim inženirje gradbeništva ali informatike. Ženske lahko enakovredno ali tudi bolje opravljajo ta dva poklica, je pa res, da je med ženskami zanimanja za te poklice manj. In če se pogovarjava o vlogah žensk na železnica, sama komaj čakam prvo žensko kot strojevodjo za krmilom vlaka. To bo zelo dobra reklama

in promocija za Slovenske železnice.

Kako ste začeli svojo kariero pot in ali ste se na svoji poti kdaj soočali s kakšnimi stereotipnimi izzivi?

Kot rečeno, sem svoje prve korake začela kot novinarka na Svetu na Kanalu A in ne spomnim se, da bi bila kdaj diskriminirana zaradi spola. Včasih se je sicer zgodilo, da je kakšen sogovornik name gledal nekoliko zviška, a to bolj pripisujem svoji mladosti kot spolu.

Ženskam se pri vodenju stereotipno pripisujejo bolj feminilne lastnosti: čustvovanje, skrb za ljudi, nežnost, prijaznost ... Moškim pa bolj maskuline: tekmovalnost, dominantnost, hierarhičnost, manj empatije ... Ali menite, da obstajajo med moškim in ženskim kakšne razlike pri vodenju?

Menim, da smo te stereotipe že davno porušili, kar je prav. Ene ali druge lastnosti lahko imajo tako moški kot ženske. Vodenje kot tako je zahtevna naloga, če jo jemlješ odgovorno. Je nenehno učenje. Je strokovnost, profesionalnost, dokazovanje, rast, delo s timom, ki ga imaš, in tudi določena stopnja empatije, ki jo mora imeti vsak dober vodja. Spol pri tem ni pomemben oziroma ne igra vloge. Vse je odvisno od posameznika kot takega. Zato smo ženske prav tako zelo dobre vodje, kar smo tudi že dokazale tako znotraj železnic kot tudi v drugih panogah. V preteklosti smo že imeli predsednico vlade, zdaj imamo predsednico državnega zbora in predsednico države.

Železniški sektor je sektor, kjer je po zadnjih podatkih zaposlenih okoli 80 odstotkov moških. Kako bi ocenili prisotnost žensk na Slovenskih železnicah in v železniški industriji nasploh?

Lahko rečem, da sem ponosna

na vse ženske, ki so na železnicah v času, ko so prevladovali moški, imele pogum in se zavihtele na najvišje položaje ter s tem vsem nam ostalim utirale pot in dokazale, da v vodenju nič ne zaostajamo za moškimi. In prav one so dokaz, da vodenje ni zgolj moška vrlina. Poglejte npr. naše direktorice, kako dobro vodijo podjetja.

Kako se soočate z izzivi enakosti spolov na Slovenskih železnicah?

Odnos do žensk je stvar vzgoje. Sama se na kakšne pripombe načeloma ne oziram, če pa že, pa se nasmehnem.

Poročilo o zaposlovanju žensk v evropskem železniškem nakazuje trend, da je v Evropi vse več žensk zaposlenih v železniškem sektorju, tudi kot strojevodje. Pri nas ta in še kakšni drugi poklici žensk ne zanimajo. Kako »manj« privlačne poklice narediti ženskam zanimivejše?

Težko odgovorim na to vprašanje. Vem, da imamo v naši državi že ženske strojevodje, ki vlake vozijo za druge prevoznike tovarov. Zakaj pri nas ženske strojevodje še ni, si težko razložim, lahko zgolj rečem, dekleta, kar pogumno, prijavite se na razpise. Lahko pa povem, da tudi mediji veliko povprašujejo, ali imamo kakšno žensko strojevodjo. Verjetno je resnično čas, da se to spremeni.

Kakšne izzive vidite pri privabljanju in zadrževanju ženskih talentov v železniški industriji?

Pomembno je, da se služba prilagaja navadam generacij, ki prihajajo ali pa so na trgu. Že nekaj časa se dobrih kadrov ne da več privabiti ali pa obdržati s tem, da imaš varno službo do pokojnine. Raziskave kažejo, da se služba zdaj menja na pet do 10 let in da bomo v življenju zamenjali dva do tri poklice. Če bomo sledili tem trendom, te-

žav ne bo. Seveda pa je treba biti konkurenčen tudi pri plačilu. Slovenija je del evropskega trga in mladi nimajo težav oditi tudi v tujino.



Kaj bi svetovali ženskam, ki razmišljajo o karieri v železniškem sektorju?

Sama ne opravljam železniškega poklica, moj poklic je univerzalen. Imajo pa železnice gotovo svoj čar. O tem velikokrat za Novo progo piše naš cenjeni kolega in zdaj že prijatelj Mladen Bogić, ki živi in diha z vlaki in lokomotivami. A kljub vsemu tiste, ki jih kariera v železniškem sektorju veseli in menijo, da lahko prispevajo k razvoju sektorja, dobrodošle.

In še za na konec. Vaše sporočilo vsem ženskam na SŽ?

Menim, da je treba videti smisel v tem, kar delaš. Kariera je maraton in ne sprint. Znanje, profesionalnost, strokovnost, delovne navade, vztrajnost in tudi pogum reči ne so sestavine, za katere menim, da so ključne za uspeh, napredovanje in to, da te tudi zunaj prepoznajo kot dober kader. Bližnjic pač ni ali pa so kratkega daha.

Pogovor z Iris Dejak

Ženskam svetujem, da se nehajo držati »šporheta« in posežejo po tistem, kar si želijo – vse je dosegljivo

Iris Dejak je vodja Sekretariata SŽ – Infrastruktura, d. o. o., in opravlja podporne funkcije za gradbeno dejavnost, SVTK in elektro dejavnost ter obratovanje javne železniške infrastrukture (po starem vodenje železniškega prometa). Na Slovenskih železnicah, na takratni PE Vzdrževanje infrastrukture, se je leta 2008 zaposlila kot svetovalca za pravne zadeve, na delovnem mestu vodje Sekretariata pa je od leta 2012. V prostem času, kolikor ji ga ostane, se rada odpravi v fitnes, malo manj v hribe. Zelo rada se tudi popelje s svojim motorjem, kjer si zbistri glavo in odpravi »manj prijetne« misli, saj ji vožnja predstavlja veliko sprostitvev. Po naravi je perfekcionistka, zato težko sprejema in shaja s povprečjem, vedno pa je željna novih znanj ter izzivov.

do ali kaj vas je navdihnilo za delo v železniškem sektorju? Kaj vas je privlačilo?

V železniškem sektorju sem se kot pravnica znašla v želji po iskanju dobre, predvsem pa raznolike službe. Skozi prejšnjo službo na Ministrstvu za promet, Direktoratu za železnice in žičnice, sem delala z železnici in pokazala se mi je priložnost za delo na Slovenskih železnicah in zagrabila sem jo. Privlačilo me je dobro urejeno delovno okolje. Skozi leta sem delo na železnicah ponotranjila in v skoraj vseh segmentih se že počutim kot prava železničarka. Pripadnost se mi je nato kar naredila. Za dobro ime Slovenskih železnic sem vedno pripravljena na boj s kritiki »ajzenpona«.

Kakšni so bili vaši karierni

začetki in ali ste morali na tej poti kdaj soočiti s stereotipnimi izzivi?

Moji karierni začetki segajo v čas, ko sem začela delati kot pravica na takratnem Ministrstvu za promet. Kot mlada in še neizkušena pravica sem bila na razgovoru in zaradi dobro opravljenega razgovora oz. energije, ki sem jo baje oddajala, sem bila nato tudi izbrana. Delo sem zelo hitro začela obvladovati, zaradi česar sem dobila vse več zadolžitev in priložnosti za dokazovanje. Nato sem postala vodja Sektorja za izvajanja nalog regulatornega organa, to je nadzor nad enakovrednim dostopom prevoznikov v železniškem prometu do javne železniške infrastrukture. Kot sem že prej povedala, sem vseskozi delala z vsebinami, povezanimi z železnicami.



Slišala sem veliko pohval, da je na Slovenskih železnica dobro urejeno delovno okolje in da so dobre plače, zato sem iskala priložnost za delo na SŽ. Ko sem prišla na Slovenske železnice, sem dokaj hitro začela delati samostojno, saj sem poznala delovne procese oz. vsebine. Ker v PE Vzdrževanje infrastrukture moj predhodnik ni obstajal, sem se bila primorana lotevati delovnih nalog sama, seveda z občasnimi nasveti vodje Pravne službe v SŽ, d. o. o., Andreja Vidica, s katerim sva sodelovala že v časih, ko sem bila še uradnica na

ministrstvu. Na začetku sem se seveda malo lovila, vendar sem hitro splavala. Delo vodje Sekretariata SŽ – Infrastruktura, d. o. o., je kar raznoliko, vsa področja v enem, od prava, izobraževanja, kadrov, financ ... Obvladati moraš veliko zadev in jih spraviti v smiselno celoto. Okvirno moraš vedeti vse, se spoznati na vsa področja. Zato je na delovnem mestu veliko izzivov, saj niti dve koledarski in poslovni leti nista enaki. Moje mnenje je, da so železnice še vedno bolj patriarhalne. Mislim, da se mora ženska s svojo strokovnostjo veliko bolj potruditi,

da postane uradno priznana, kot bi se za isti cilj moral moški. Tako bom rekla, ženska mora za vodstveni položaj premagati več izzivov kot moški.

Za ženske naj bi veljalo, da so bolj čustvene, da bolje ocenijo osebo, da imajo več empatije in izražajo več skrbi za zaposlene ... Moški pa naj bi bili bolj tekmovalni, samodržni in bolj nagnjeni k opravljanju nalog. Ali menite, da obstajajo razlike pri vodenju in delu?

Res je. Ženske smo bolj čustvene in znamo bolje oceniti človeka. Prepričana sem, da so

ženske zelo dober vodstven kader, saj vedno gledamo naprej za več kot en dan. Večkrat tudi kdo pride do mene in reče, daj, ti povej, kaj misliš o tej in tej situaciji. Tako čist psihološko pridejo k meni po nasvet. Potrjujem tezo, da obstajajo razlike pri vodenju, če zadevo vodi ženska ali moški. Seveda pa je tudi res, da je lahko slab vodja tudi ženska. Za vodenje kolektiva moraš imeti neki občutek za ljudi in vodstvene sposobnosti. Znati moraš tudi oceniti psihološke lastnosti človeka, saj tako procesi dela lažje in bolj racionalno tečejo. Teoretično je, da

lahko vodja, pa če je še tako vrhunski, dobro vodi nekje do dvajset ljudi. SŽ – Infrastruktura, d. o. o., smo družba oziroma kolektiv izven ograje, smo po celotni Sloveniji, zaradi česar je vodenje še toliko bolj zahtevno, saj si z nekaterimi ljudmi samo nekajkrat v fizičnem stiku. Jih ne poznaš. So izzivi vodenja, ampak mislim, da jih zelo dobro premagujemo.

Kakšne so vaše ocene prisotnosti žensk v železniškem sektorju?

Po moji oceni je kar veliko število žensk na vodstvenih mestih. Opažam tudi tendenco, da je pri nas kar nekaj gradbenih inženirk, npr. na Primorskem jih je v gradbeni dejavnosti štiri ali pet. Mislim, da smo tudi v nekem evropskem povprečju, kar se tiče zaposlovanja žensk v železniškem sektorju. Nič se mi ne zdi, da bi bile ženske na Slovenskih železnica zapostavljene. Smo kar dobro zastopane v pravnoformalnem smislu.

Na železnica obstajajo poklici, za katere ženske ne izražajo želje po zaposlitvi, kot je recimo delo strojevodje. Ali menite, da bi morale nekatere poklice narediti privlačnejše za ženske?

Vprašanje je, kako bi bila ženska sprejeta kot strojevodja. Na Slovenskih železnica nimamo ženske strojevodje, vem pa, da ženska vozi vlak pri RCC. Morda se ženske ne prijavljajo, ker vedo, da delo opravljajo sami moški. Imamo pa na SŽ ogromno prometnic in sprevodnic. Za nekatere poklice na železnica se ženske morda ne odločajo tudi zaradi urnika dela, sploh če imajo družino. Čeprav na področju varstva pravic staršev kot delodajalci nismo slabi, prav nasprotno, te pravice so v celoti varovane. Ženske, recimo, lahko ob izpolnjevanju določenih pogojev delajo skrajšano izmeno, ni jim treba delati nočnih izmen,

če ne želijo, itd. Pravice glede tega so v kolektivni pogodbi zelo dobro opredeljene.

Kakšne izzive vidite na Slovenskih železnica pri privabljanju ženskih talentov?

Mislim, da ni kakšnih velikih izzivov, saj se delež žensk na železnica iz leta v leto povečuje. Prav tako imamo vsi enake možnosti za opravljanje dela. Slovenske železnice so zelo poslušen delodajalec, kar dokazuje prejem certifikata Družini prijazno podjetje.

Kako se kot ženska počutite na Slovenskih železnica?

Hm (smeh). Nekateri me imajo morda za dokaj grobo in trdo osebo, toda na takšnem položaju, kot sem, ne gre drugače.

Vaš pogled na zastopanost spolov in izzivi prihodnosti?

Če gledamo Slovenijo, sem mnenja, da imamo ženske enake pravice kot moški in težko bi rekli, da ženska ni uspela samo zato, ker je ženska, ali da bi spol igral vlogo pri tem, da določenih stvari v življenju ni dosegla. Mislim, da se število žensk na vodstvenih položajih v Sloveniji povečuje in se beseda enakost preveč zlorablja v politične namene. Imamo tudi veliko število ministric, ki jih v preteklosti nismo imeli. Sama ne vidim, da bi imele ženske manj pravic kot moški. Da, stereotipi so še vedno, še vedno obstajajo, toda to je nekaj drugega kot enakopravnost.

Kaj bi svetovali ženskam, ki razmišljajo o karieri v železniškem sektorju?

Svetovala bi, da razmišljajo v smeri, da je vse dosegljivo in da se vse da. Vse je možno. Ni ga dela, ki ga ženska ne bi mogla opraviti. Zato kar pogumno.

Vaše sporočilo ženskam sveta?

Ženske, ne mahati z zastavami po ulicah, ampak pljunite v roke in se lotite dela.

Ženskam sporočam, da naj bodo pogumne in naj si upajo

Dr. Marija Paladin prihaja iz Pivke in je v skupini Slovenske železnice zaposlena kot vodja kadrov. Na področju upravljanja s kadri ima več kot 15 let delovnih izkušenj. Dve njeni močni področji sta razvoj kadrov in poudarek na kakovostni analitiki, ki je dobra podlaga za oblikovanje poslovnih odločitev. V prostem času zelo rada prebere kakšno dobro kriminalko ali se odpravi na sprehod v naravo.

do ali kaj vas je navdahnilo za delo na SŽ?

Železnice sem vedno videla kot velik kompleksni sistem, ki kot tak omogoča spremembe v karierni poti, tako po področju kot tudi po zahtevnosti. Vsekakor me je pritegnila raznolikost delovnih področij. Vedno so me zanimala številna področja, kar se pozna tudi na moji izobraževalni poti, od politologije preko menedžmenta do statistike in coachinga. Hkrati sem dolgotletna redna uporabnica storitev železniškega prevoza. Od srednje šole dalje sem skoraj vsakodnevno na vlaku.

Že takrat se mi je to zdelo kot okolje, ki je primerno za realizacijo potencialov na različnih področjih. Danes, skozi prizmo dolgoletnih izkušenj na kadrovskem področju, pa se le še potrjuje, da je okolje s tako raznolikimi delovnimi področji odlično tako za mladega človeka, ki točno ve, kaj želi v življenju početi, kot tudi za tiste posameznike, ki se še niso čisto odločili. Pa tudi za nove generacije, ki so naklonjene kroženju in menjavi delovnih področij.

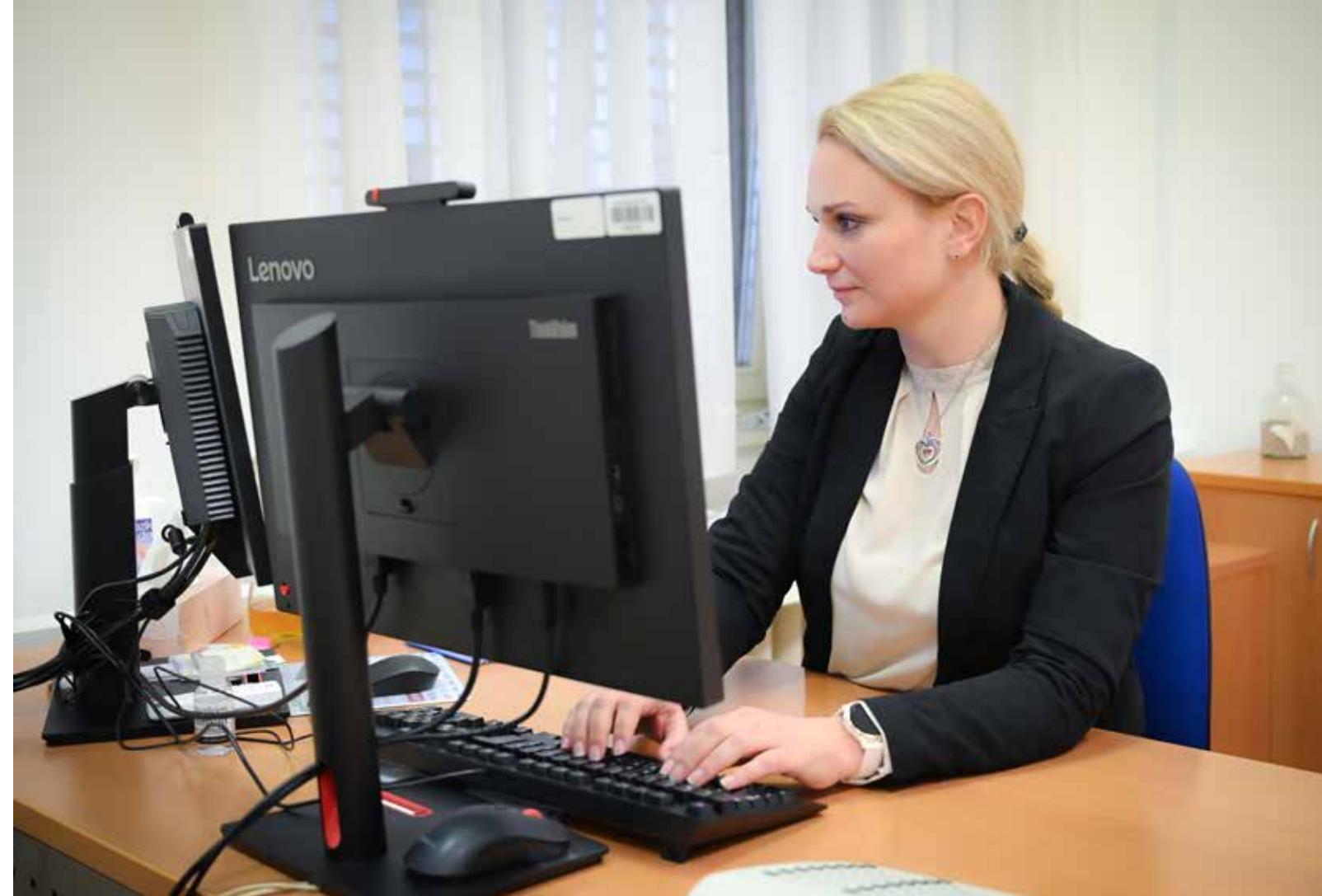
In ne nazadnje, mogoče še najpomembneje, mi je železniški

sektor približal oče, ki je največji del svoje delovne poti opravil na železnicah, na najrazličnejših delovnih mestih, na terenu in v pisarni in je pravzaprav nekako primer te raznolikosti delovnih področij in možnosti za spremembe, o katerih sem prej govorila.

V uvodu ste izpostavili, da sta vaši močni področji razvoj kadrov in kakovostna analitika ...

Zadnja leta smo zelo fokusirani na razvoj kadrov, saj se tukaj vedno več dogaja. Dobra analitika razpoložljivih podatkov, teh se vedno več zbira samodejno, je lahko odlična podpora za sprejemanje kakovostnih odločitev, pri katerih bo intuicija zgolj pomembna pika na i, ne pa glavni temelj za odločitve. Ob tem je pomembno izpostaviti tudi pomen digitalizacije, ki nam bo omogočila več časa za vsebinsko strokovne naloge. Nujno je treba poskrbeti za administrativni del, ki mora biti opravljen, če želimo imeti pravno ustrezno urejene zadeve.

Digitalizacija vas bo na tem administrativnem delu razbremenila?



Za kadrovsko službo je prihod digitalizacije ogromna dodana vrednost, saj bomo lahko zmanjšali čas, ki ga trenutno namenimo administrativnim zadevam. Ta čas bomo potem preusmerili v nekatere druge naloge. Več v razvoj in napredno analitiko ter neposredno v naše zaposlene. Od razvoja kariere do spremljanja talentov in kariernih načrtov. Več bomo lahko vlagali tudi v spoznavanje različnih delovnih področij, saj jih skupina Slovenske železnice omogoča res ogromno. Omogočamo novim in obstoječim kadrom, da lahko razvijajo kariero v različnih smereh. S tem, ko se bomo lahko rešili enega dela administracije, bomo lahko več časa namenili poudarku na novih smereh. Več časa bomo lahko posvetili posamezniku in pogovorom ena na ena. Več bomo lahko prisotni tam, kjer bo delavec nekaj potreboval.

Kako ste začeli svojo kariero

na SŽ in ali ste morda soočali s kakšnimi izzivi?

Začelo se je z nadomeščanjem strokovne sodelavke v kadrih, ki se je odpravljala na dopust, preraslo pa v dolgoročno zgodbo. Seveda sem se med tem prvim letom šele prepoznala na tej poti. Temu sem prilagodila tudi svoj nadaljnji strokovni razvoj in izobraževanje. Sem velik podpornik stalnega izobraževanja, formalnega in neformalnega, vseživljenjskega, če želite, še preden se je začelo tako intenzivno govoriti o konceptu vseživljenjskega učenja, učečih se organizacijah in podobno.

Kakšen je vaš največji karierni dosežek?

Zadnjih nekaj let se res ogromno dogaja. Sploh na področju digitalizacije. Mnogo zadev smo poenotili, recimo zdravniške preglede na centralni ravni. Prej se je to odvijalo na posamičnih datotekah ali lokal-

nih računalnikih. Zdaj je vse v enem informacijskem sistemu. Vloge za delovna mesta so se prej zbiral parcialno, zdaj imamo vse na elektronskem obrazcu. Morda se nekomu zdijo to majhni koraki, a ni tako. Spomnim se, da ko smo prvič oddajali elektronski obrazec za oddajo prijave na prosta delovna mesta, sta vladala velika trema in pričakovanje. Razpis je bil ravno za delovno mesto strojevodje in sprevodnika, ki imata po navadi veliko prijav. Vendar je vse steklo tako, kot je moralo. Veliko smo naredili tudi na področju razvoja. Od štipendiranja do ponovne uvedbe študija ob delu, vmes pa je bil kar dolgoletni odmor. Po korakih se posvečamo tudi dodatnemu razvoju vodij in identifikaciji talentov. Zelo natančno smo popisali kadrovske in povezane procese in aktivnosti, saj gre za zelo široko področje. Seveda pa nas čaka še zelo veliko dela.

“ Treba je imeti ravnotežje med obveznostmi oziroma tistim, kar delamo zase in kar delamo za druge. Če ne bomo poskrbeli zase, bomo tudi težko poskrbeli za druge. Naj bo to doma ali v službi. Pomemben je tudi nenehen osebni razvoj, pridobivanje novih znanj, da bomo lahko dobro in kompetentno opravljale svoje delo.

Pomen enakosti spolov in izzivi za naprej?

V skupini SŽ izvajamo aktivnosti na področju zagotavljanja enakosti spolov v železniškem sektorju, upoštevajoč več ključnih dokumentov, med drugim Sporazum med evropskima socialnima partnerjema, Skupnostjo evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) ter Evropsko federacijo delavcev v prometu (ETF), o ženskah v železniškem sektorju, Politiko raznolikosti v organih vodenja in nadzora v skupini SŽ, Kodeks ravnanja skupine SŽ in Navodilo o prepovedi trpinčenja, spolnega in drugega nadlegovanja ter psihosocialnega tveganja na delovnem mestu. Ob tem so za nas pomembna pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki je izdal priporočila in pričakovanja na področju raznolikosti, pravičnosti in vključenosti ter zagotavljanja urav-

notežene zastopanosti spolov v organih vodenja in nadzora. Prioritete skupine SŽ na področju enakosti spolov so vsekakor doseganje čim višjih standardov na področju integracije načela enakih možnosti v vse politike, vizijo in cilje skupine SŽ ter zaposlovanje, odpravljanje diskriminacije, nasilja, (spolnega) nadlegovanja in drugih vrst neustreznega ravnanja nad ženskami in drugimi zaposlenimi. Prizadevamo si za bolj uravnoteženo zastopanost žensk in moških na mestih odločanja znotraj skupine SŽ in širše. Medtem ko je med zaposlenimi 19 % žensk (kar glede na naravo glavnih dejavnosti, ki so varnostno kritične in operativne, ne preseneča), je odstotek žensk na vodstvenih položajih precej višji in je konec leta 2023 znašal skoraj 32 %. Oba odstotka si prizadevamo dodatno zvišati.

Ženske in železnice?

V tej povezavi vidim velik izziv in tudi potencial v privabljanju žensk na delovna mesta, na katerih že zdaj zaznavamo primanjkljaj kadra, na primer inženirska delovna mesta, delovna mesta v IT, napredni analitiki ali na drugih področjih. To se mi zdi pomembna priložnost za kandidatke in za podjetje. Mi kadri in tudi celotna skupina SŽ pa imamo to odgovorno nalogo, da to priložnost predstavimo in približamo ustreznim kandidatkam. Maja 2024 bomo zato izvedli promocijsko akcijo, ki bo predstavila delovna mesta, na katerih že zdaj delo opravljajo tudi ženske, s poudarkom na najbolj prepoznavnih pa tudi deficitarnih poklicih in na ta način spodbudili k prijavi tudi druge kandidatke. Seveda pa obstajajo tudi delovna mesta, na katera prejemamo prijave kandidatke. Treba bo iti na teren ter predstaviti in pokazati, zakaj bi bilo dobro, da se kandidatka prijavi. Odstotek žensk v železniškem sektorju ma-

lenkostno narašča in se giblje tam okrog 20 %. Smo nekje v evropskem povprečju ali celo boljši od nekaterih evropskih železničarskih uprav. Dobrodošlo je to, da imamo kar dober odstotek žensk, ki so zaposlene na vodstvenih položajih. Za tradicionalni moški sektor je to odlični startni položaj za naprej. Vzrokov za nižjo zastopanost žensk v železniškem sektorju je veliko, najpomembnejši pa je narava samega dela. V večanju raznolikosti vidim največjo dodano vrednost v tem, da to prinese različne fokuse in ideje. To prinese bolj raznolike in inovativne rešitve ter možnost za večji razvoj. Vse to so tudi teme, ki tvorijo trajnostno zgodbo, za katero upam, da bo imela rezultate, kot jih lahko ima. Pa ne mislim samo v železniškem sektorju.

Strojevodja je en takšen poklic, za katerega se ženske ne odločajo. Zakaj mislite, da je tako?

Da. Na prosto delovno mesto strojevodje se ženske ne prijavljajo, ni zanimanja. Sama imam sicer zelo ambivalenten odnos do tega, ali se da čisto vsak stvari določiti, kakšen naj bo odstotek žensk in moških. Zelo pomembno je, kaj ljudi sploh zanima. Če nekoga recimo ne zanima delo v kadrih, zakaj bi potem to počel.

Kolikšen je delež žensk, zaposlenih v kadrovski službi?

Pretežni del zaposlenih je ženskega spola, kar ni tako presenetljivo. Načeloma so kadrovske službe bolj ženski kolektivi.

Ali po vašem mnenju obstajajo razlike pri vodenju med moškim in žensko?

Različne raziskave kažejo, da naj bi ženske neverbalni del komunikacije brale bistveno bolje kot moški. Mislim, da pride ta del na kadrovske področje zelo prav. Lahko pa je to tudi

podvrženo nekim predsodkom in stereotipom. Kar se vodstvenih sposobnosti tiče, pa bi rekla, da je to predvsem bolj povezano z osebo samo, ne glede na spol. Ne maram delati zaključka in reči, ženske so v povprečju takšne in moški so v povprečju takšni. Recimo, da je tako, da so ženske bolj odprte za človeka in empatične, toda mislim, da se na vodstvenih položajih v prvi vrsti iščejo neke značilnosti. Rezultat tega, kakšni so vodje, je bolj povezano z izbirnim postopkom.

Prej ste že omenili pomembnost trajnosti. Kakšno vlogo bi lahko imele ženske pri iskanju trajnostnih rešitev v železniškem sektorju in na sploh?

Kar se tiče trajnosti, se ne bi toliko omejevala na okoljski vidik. Vedno bolj pomemben in izpostavljen je ta človeški vidik. Stereotipno gledano, če se vrneva, so ženske bolj empatične in usmerjene v človeka. V povezavi s trajnostno zgodbo je to zelo pozitivno. Ogromno dodano vrednost vidim v tem, da se ponovno usmerimo v človeka. Zadnje čase se veliko govori o izgorelosti in stresu na delovnem mestu. Ob tem naj dodam, da vir izgorelosti in stresa ni vedno delovno okolje. Marsikdaj ni, ampak obstajajo tudi drugi zunanji vidiki. Izhajajo lahko iz sočasnih velikih obremenitev doma in v službi ali samo iz nekih hudih situacij, ki jih ima nekdo doma. Dejstvo je, da bo nekdo, ki bo od doma prihajal iztrošen, težko delal v službi. In delodajalec ne more spregledati tega dela. Tukaj je človek, za katerega je treba poskrbeti, mu pomagati. Da bo lahko dolgočasno zdrav ter bo lahko dobro deloval v zunanjem okolju in posledično tudi v službi. To je pomemben del zgodbe o trajnosti. V družbi Slovenske železnice delamo ogromno na vsebinah promocije zdravja. To je eno izmed pomembnih področij v

Službi za kadre.

Kaj bi svetovali ženskam, ki razmišljajo o karieri v železniškem sektorju?

Skladno s politiko spodbujanja enakosti spolov imajo ženske v skupini SŽ veliko in pravzaprav vedno več priložnosti za zaposlitev, ne glede na to, da gre za sektor, v katerem je zaradi narave glavnih dejavnosti bistveno višji odstotek zaposlenih moških.

Skupina Slovenske železnice ima pester nabor ukrepov, s katerimi krepi ravnovesje med poklicnim in zasebnim življenjem, kar še posebej pride prav ženskam, ki še vedno v večji meri skrbijo za naloge v zasebni družinski sferi. Ukrepi, ki že veljajo, so npr. fleksibilni delovni čas prihoda/odhoda za delovna mesta, kjer je to mogoče, občasno delo od doma, dodatni dnevi dopusta za starše otrok do določene starosti idr. Poleg tega delodajalec skrbi tudi za zdravje zaposlenih, saj jim omogoča zdravstveno preventivo v sodelovanju s strokovnjaki na tem področju. Zaposlenim je omogočeno nudenje psihosocialne pomoči v primeru stiske, omogočene so jutranje raztezne vaje in popoldanski krepilni odmor ipd.

Skupina SŽ je tudi v postopku pridobivanja certifikata Družini prijazno podjetje, skladno s tem bodo potrjeni tudi dodatni ukrepi za spodbujanje ravnovesja med poklicnim in zasebnim življenjem.

Če torej sklenem, ženske vabim, naj bodo pogumne in se odločijo, oddajo prijavo na naše razpise in se predstavijo v najboljše luči. Skupina SŽ svojim zaposlenim nudi veliko, saj so k zagotavljanju čim boljših pogojev za zaposlene zavezani tako vodstvo podjetja kot socialni partnerji.

Kako pomembna sta mentorstvo in podpora med ženskami v železniškem sektorju?

Mentorstvo in podpora med ženskami v železniškem sektorju sta izjemno pomembna za spodbujanje enakosti spolov, spodbujanje raznolikosti in zagotavljanje uspeha posameznikov. Ženske v moško prevladujočih industrijah, kot je železniški sektor, predstavljajo izziv in mentorstvo lahko pomaga pri navigaciji skozi te izzive, saj izkušena mentorica ali mentor lahko delita svoje znanje, izkušnje in strategije za uspeh. Videti uspešne ženske v vodilnih vlogah v železniškem sektorju lahko pomaga drugim ženskam, da si predstavljajo svoje možnosti in cilje v karieri. Mentorstvo med ženskami v železniškem sektorju lahko prispeva k spodbujanju enakosti spolov tako na individualni kot na organizacijski ravni. S spodbujanjem več žensk v vodstvenih vlogah in na drugih ključnih mestih se lahko ustvari še bolj uravnoteženo, vključujoče in uspešno delovno okolje.

Ob tem pa želim poudariti, da je vse navedeno zelo pomembno za vse nas, imeti dobre mentorje, sodelavce, tiste, s katerimi sodelujemo, kar je ključno za uspešno in učinkovito delo, ne glede, ali gre za ženske ali katero drugo skupino zaposlenih in ne glede na to, ali gre za prenos znanja, izkušenj in informacij po hierarhiji navzdol, navzgor ali na isti ravni.

Ob zaključku intervjuja. Kakšno je vaše sporočilo ženskam ob dnevu žena?

Treba je imeti ravnotežje med obveznostmi oziroma tistim, kar delamo zase in kar delamo za druge. Če ne bomo poskrbeli zase, bomo tudi težko poskrbeli za druge. Naj bo to doma ali v službi. Pomemben je tudi nenehen osebni razvoj, pridobivanje novih znanj, da bomo lahko dobro in kompetentno opravljale svoje delo. Navijam za vsako žensko, ki uspe na področju, ki ni tako značilno za ženske. Ženskam sporočam, da naj bodo pogumne in naj si upajo. Za usvajanje novih znanj in doseganje pomembnih sprememb, tako v kariernem kot v zasebnem smislu, je vedno pravi čas.

Pomembno je, da ne glede na izzive v življenju ohranite upanje

Marjana Habith opravlja delo vodje vlaka že od leta 1992. Delo opravlja zelo rada, saj ljubezen do železnice goji že od svojih mladostniških let. Je ponosna mama in babica. V prostem času zelo rada vrtnari in se odpravi na morje.



“

Enakost spolov zame pomeni, da imamo ne glede na spol vsi enake možnosti v življenju.

Kako ste se odločili postati sprevodnica? Kaj vas je navdušilo za ta poklic? Kakšni so vaši začetki?

Že kot otrok sem živela neda-leč od železnice in naše glavno prevozno sredstvo je bil vlak. Najbolj imam v spominu, da smo vedno, ko je mimo pripe-ljal kakšen tovorni vlak, šteli, koliko ima vagonov. To mi je tak nepozabni in lepi spomin na otroštvo. Dodatno me je za železnico navdušil oči, ki je bil tudi sam železničar. On je tudi vzrok, da sem šla na srednjo železniško šolo v Mariboru. Po uspešno končanem šolanju sem šla kot štipendistka Potniškega prometa Celje delat v Celje na ekspressno doplačilno blagajno. Ravno v tistem času se je začela na Slovenskih železnicah do-gajati reorganizacija delovnih mest in vsega nasplo. V tistem trenutku mi je šef ponudil mo-žnost, da grem v Ljubljano na izobraževanje za vodjo vlaka. Misli-la sem si, da je to podobno kot sprevodnik na vlaku, toda točno nisem vedela, kaj vodja vlaka sploh pomeni. Tudi moj šef ni točno vedel. Izobraževa-nje sem uspešno opravila leta 1992 in po pripravištvu odšla v Maribor ter začela samostoj-no delati kot vodja vlaka, kar delam še danes.

Kakšna je vaša najboljša iz-kušnja ali najlepši spomin kot sprevodnica oziroma vodja vlaka?

Spominov in izkušenj se je v teh letih nabralo veliko. Vedno mi ostanejo v spominu potniki, ki res uživajo v vožnji z vlakom, se pošalijo in me tudi pohvali-jo. Morda ena takšna anekdo-ta iz preteklosti. Prišla sem do potnika, starejšega gospoda, po vozovnico. Imel je trdno za-prte oči. Potniki na sosednjem sedežu mi je prišepnil, da ima gospod vozovnico pod glavo. Nisem vedela, ali je živ ali zgolj tako trdno spi. Začela sem ga tresti, vendar se ni prebudil, zgolj predramil. Ker se še vedno

ni zbudil, sem šla po kozarec vode in ga z njo osvežila. No, potem se je hvala bogu takoj prebudil, vendar ni imel vozov-nice. Po kratkem prerekanju je nato gospod kupil vozovnico.

Kako se vam zdi, da se je vlo-ga sprevodnice spreminjala skozi leta? In ali se je morda skozi ta čas spreminjala tudi vloga ženske?

Vloga sprevodnice se je sko-zi leta spreminjala, ampak ne, kar se samega dela tiče. Potni-ki so na začetku težko sprejeli, da ženska vodi vlak oziroma je sprevodnica in da ženska zah-teva vozovnico ali denar. Ne-kateri potniki, predvsem moški, so nas ignorirali in nam včasih povzročali tudi težave. Moram pa ob tem dodati, da smo bile med moškimi sodelavci toplo sprejete in so nas vedno podpi-rali. Čez leta, ko je na to delov-no mesto prihajalo vse več žen-sk, so se tudi potniki navadili na nas. V preteklosti je namreč delo sprevodnika veljalo za mo-ško delo. Seveda pa se, na ža-lost, še danes najde kakšen po-tnik, ki se ob pogledu na žensko sprevodnico zmrduje.

Kako to mislite? Da ste dele-žni opazk?

Tako je. Nekaterim še danes ni jasno, da lahko ženska opra-vlja vlogo sprevodnice oziroma vodje vlaka. Še v današnjem času se včasih pojavijo kakšne opazke na račun spola, vendar je tega skozi leta vedno manj.

Ali morda poznate statisti-ko/razmerje, koliko je spre-vodnic in koliko sprevodni-kov?

Statistike ne poznam, vendar bi po mojih opažanjih rekla, da je trenutno na Slovenskih že-leznicah več žensk sprevodnic kot moških. Zdi se mi tudi, da ta poklic opravlja vedno manj moških. Ženske smo na tem področju vedno bolj spoštova-ne in cenjene. Potniki se tudi zelo razveselijo, ko vidijo žen-

sko sprevodnico. Nekateri celo rečejo: »Danes pa ste mi polepšali dan.«

Kako vi gledate na pomen enakosti spolov in kakšni izzivi nas čakajo v prihodnosti? Ali ste se morda na svoji poklicni poti kdaj soočali s kakšnimi stereotipnimi iz-

zivi?

Enakost spolov zame pomeni, da imamo ne glede na spol vsi enake možnosti v življenju. Moje mnenje je, da se ženske še vedno soočamo z nekaterimi izzivi: iskanje dela, pravične plače, dela na vodilnih mestih in tako naprej. Ob tem naj dodam, da imamo to na Slovenskih železnicah dobro urejeno in tega ni čutiti. Na splošno pa opazam, da takšni izzivi še vedno obstajajo. Kar se enakosti tiče tudi mislim, da lahko vsi delamo vse, ne glede na spol. Mislim, da lahko s skupnimi močmi, podpora in spodbuda naredimo velik korak proti pravičnejši družbi, kjer ima vsak enake možnosti za uspeh. Kar se tiče stereotipnih izzivov pa tako. Da bi bila kot ženska diskriminira na poklicni poti, se mi ni zgodilo. Se pa nekatere opazke dogajajo s strani potnikov. Včasih je bilo kar veliko tega, danes pa je tega vedno manj. Presenečeni boste, toda opazke po navadi izrečejo starejši. Mlajša generacija tega ne počne.

Vaš pogled na delo in zastopnost žensk v železniškem sektorju?

Moje mnenje je, da se število žensk na Slovenskih železnicah povečuje. Počasi in zanesljivo. Verjetno se bo ta trend naraščanja žensk na železnicah tudi nadaljeval. Delo na železnici zahteva prilagodljivost in včasih nenavadne delovne ure, kar pa vedno ni lahko, sploh za žensko, ki je mati. Včasih recimo izmenoma začnemo ali končamo ob dveh zjutraj. Sicer drži, da prva tri leta ženski, ko postane mati, ni treba delati nočnih. Toda



problem je morda ta, da mi dejansko nimamo dosti nočnih, ampak imamo takšne nastope službe. Kar se tiče delovnega časa, moraš biti kot sprevodnica res prilagodljiva. Iz lastnih izkušenj lahko povem, da je včasih kar težko. Prilagajati se morajo namreč tudi drugi družinski člani.

Kako pomembna sta mentorstvo in podpora med ženskami v železniškem sektorju?

Mentorstvo in podpora sta izrednega pomena, saj se s tem pridobi največ izkušenj za nadaljnje samostojno delo in kariero. Kot mentor pa moraš znati podati svoje izkušnje naprej, da se delo še naprej opravlja strokovno in pravilno. Pri podpori ni razlike. Moški in ženske si na železnicah vedno pomagamo. Vsak vsakemu rad priskoči na pomoč in razlik med spoloma ni.

Kako vi vidite poklic sprevodnice v prihodnosti?

Tehnologija izredno hitro napreduje in s tem se spreminja tudi naše delo. Že zdaj nam je veliko lažje, kot je bilo pred leti, in upam, da bo čez čas še lažje. Sprevodnic je iz leta v leto več. Verjamem, da bodo še prihajale in z veseljem opravljale ta poklic, ki mi je tako ljub in ga ne bi zamenjala za nič na svetu. Pa še en nasvet. Za poklic sprevodnice se naj odločajo tiste, ki res rade delajo z ljudmi. Pri delu moraš biti prijazen in potrpežljiv. Dobra komunikacija oziroma dobre komunikativne sposobnosti so med bistvenimi.

Če skleneva misli. Kakšno je vaše sporočilo ženskam?

Z dobro voljo, komunikacijo in znanjem pri nobenem delu ne bo težav. V življenju in na delovnem mestu se boste srečale s številnimi izzivi ter preizkušnjami, zato je pomembno, da ohranite trdnost in upanje, ne glede na to, če doživíš razočaranje. Vsaka ovira ali izziv sta priložnost za rast in učenje.

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do petka, 24. maja 2024, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v ponedeljek, 27. maja 2024.

Dvajset izžebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno križanko, bomo nagradili s plažno brisačo SŽ.

		AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	FRANC. PISATELJ ZOLA	UMIVALNA SKLEDA, UMIVALNIK	REKA V MONGOLIJ IN RUSIJ	GR.MIT. VODNA NIMFA		ODMEV, EHO	STARO MESTO V DALMACIJI	NELA ERZIŠNIK	FERMENT	NAŠ ŠPORTNI KOMENTATOR (ANDREJ)
		MAGNAT IN FUTURIST MUSK					JAMAJŠKA PEVKA (GRACE) GREGOR STRNIŠA					
		UPRAVA, MENEDŽMENT DRŽAVNI PRAVNIK										
										CHRISTINA AGUILERA		
										PEVEC JAGGER		
POMOČ: HRAPA NAJADA ONON POPČAR	NEZNANI ANGLEŠKI SERIJSKI MORILEC (JACK)	GUMIJAST RAZTEGLJIV TRAK	ZMEČKAN KROMPIR	IGRALKA VETRIH OMAR NABER					ŽGANA PIJAČA IZ ŽITA, WHISKEY	KOLOMAZ VLAK ZA PREVOZ AVTOMOBILOV		
NOVINAR POROČEVALEC											NAZIV ZVIŠAN TON E	
ODSTAVEK						ANNIE LENNOX	NAIVNI SLIKAR, PRIMITIVIST BRSTIČNI OHROVT					PRESTIŽNI VOLKSWAGNOV PICKUP VOJAŠKA POSODA
DOLGO, ŠIROKO VRHNE OBLAČILO MUSLIMANK				BRAZGOTINA OSTANEK KART PO DELITVI				STIKAVT				
PSIČEK, PES					JAGA KRAJ POD FRUŠKO GORO V SREMU			DEL CELOTE 6. GRŠKA ČRKA			MAURICE UTRILLO ITALIJAN, IGRALKA (ORNELLA)	
ALAN TURING			GLASBENIK SMOLAR 3. PROGRAM RADIA SLOVENIJA			APEL, KLIC PISATELJICA PEROCI				ZMAGA PRI ŠAHU URADNI SPIS		
IRANSKA DENARNA ENOTA				SISTEM VEČ LEČ ŠTEVILO 3,14...				ITALIJAN, PEVKA PAUSINI ROBERT REDFORD				
ZNANOST ATEN							KMEČKI DELOVNI STROJ					
POKLICNI SODELAVEC ČASOPISA							SEVERNO POLARNO OBMOČJE					

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____,

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi – SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) in nacionalno zakonodajo s področja varstva osebnih podatkov. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, za katerega so bili zbrani – sodelovanje v nagradni križanki. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Svoje pravice do preklica privolitve, dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslana na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenču RS.

Če nisi imel vsaj malo posluha za glasbo, si bil slab strojevodja parne lokomotive



Anton Kopitar se je rodil leta 1941 na Jesenicah, kjer živi že vse svoje življenje. Osnovno šolo je obiskoval na Hrušici in na Jesenicah. Potem je odšel na šolanje v Ljubljano, kjer se je izučil za strojnega ključavničarja in leta 1960 začel delati v jeseniški železničarski delavnici. Ljubezen do železnic ga je vodila, da je po končanem šolanju opravil izpit za kurjača, leta 1966 izpit za strojevodjo parne lokomotive ter kasneje še izpit za električno lokomotivo. Parne lokomotive je na relaciji Jesenice-Ljubljana vozil do leta 1972. Kot strojevodja se je upokojil leta 1992. Je strasten navijač hokejske ekipe LA Kings, kjer igra njegov vnuk Anže Kopitar, na katerega je neizmerno ponosen. V mladih letih je sam igral nogomet za ŽNK Ljubljana in leta 1959 z njimi postal mladinski republiški prvak. Ljubiteljsko je obhodil tudi vse vrhove Karavank od Golice do Stola in Vrtače, zelo rad je obiskoval tudi koč na Kredarici.

»Ko sem obiskoval ŽIS Ljubljana, še nisem nič razmišljal v smeri, da bom postal strojevodja. Tik ob šoli oziroma direktno mimo šole je peljal železniški tir. Na postaji v Šiški je bil premikalni signal, kjer sem nekega dne opazil parno lokomotivo serije 06. Zakrila je pol naše šole. Neverjeten prizor. Ko sem tistega dne zagledal to veliko mašino, lokomotivo, sem si rekel, tole bi bilo pa fajn voziti.«

Sloveniji so parne lokomotive v preteklosti igrale pomembno vlogo v železniškem prometu. Parna vleka je bila široko uporabljena pred uvedbo dizelskih in električnih lokomotiv. Zanimajo me vaši začetki. Od kod ljubezen do lokomotiv?

Ko sem obiskoval ŽIS Ljubljana, še nisem nič razmišljal o tem, da bi postal strojevodja. Tik ob šoli oziroma mimo šole je peljal železniški tir. Na postaji v Šiški je bil premikalni signal, kjer sem nekega dne opazil parno lokomotivo serije 06. Zakrila je pol naše šole. Neverjeten prizor. Še danes se spomnim, da je bil takrat strojevodja lokomotive Ivan Pivec. Ko sem tistega dne zagledal to veliko mašino, lokomotivo, sem si rekel, tole bi bilo pa fajn voziti. Po končani šoli sem šel delat v delavnico, kjer smo popravljali parne lokomotive. Zaposlen sem bil na armaturi, kar pomeni, da sem skrbel za vzdrževanje in popravilo naprav v strojevodski hišici. Kar se tiče zunanjega dela lokomotive,

Kako ste postali strojevodja parne lokomotive?

Najprej sem tri leta od leta 1956 do 1959 obiskoval železniško šolo. Šolanje je potekalo tako,

da smo bili en dan v delavnici in nato drugi dan v razredu. V ponedeljek, torek in sredo smo recimo izvajali praktična dela v delavnicah, nato smo v četrtek, petek in soboto ždeli v učilnicah. Po končani šoli sem pridobil kvalifikacijo strojni ključavničar. Nato sem na Jesenicah dal prošnjo za strojevodjo. Bilo je težko dosegljivo, saj je takrat primanjkovalo vzdrževalcev lokomotiv. Nekako so me silili, da bi ostal pri vzdrževanju, toda moja velika želja je bila, da bi vozil parno lokomotivo. Tako dolgo sem vztrajal pri svoji želji, da so me bili vodilni bili morda že siti in so na koncu rekli: »No, potem pa pojdi za strojevodjo.« Če si želel postati strojevodja, si moral najprej biti kandidat, zato sem prej še končal šolanje za kurjača. Strojevodja, ki ni znal pomagati ali pokazati kurjaču določenih stvari, ni mogel dobro opravljati svojega dela. Moral si vedeti, kako je treba kuriti lokomotive, saj se je vsako kurilo na drugačen način. Ene pod cevmi, druge v kotih in žalostno bi bilo, da kot strojevodja ne bi znal kurjaču pokazati, kako mora delati. Če ni bilo pare, lokomotive niso mogel peljati, zato je bilo poznavanje pravilnega kurjenja izjemno pomembno.



Pred tem ste bili tudi kurjač?

Tako je. Šolanje za kurjača je trajalo okoli štiri mesece, najprej teorija in nato praksa. Kot kurjač parne lokomotive sem delal eno leto.

In nato šola za strojevodjo?

Da. To šolanje pa je trajalo eno leto. Od septembra do junija smo imeli zelo veliko teoretičnega dela in nato so sledili izpiti. Na mojem izpitnem listu je pisalo »svjedodžba« (potrdilo, op. a.). Predmetnik, ki smo ga morali uspešno zaključiti, je vseboval srbohrvaščino, kotle, lokomotive, fiziko, matematiko in osnove vozovne službe. Posebej pa je bilo še učenje glede zavnega sistema.

Kateri predmet je bil najtežji?

Noben strokovni predmet mi ni bil težek. Majhne težave mi je morda povzročala srbohrvaščina.

Kdaj ste pa potem prvič samostojno peljali parno lokomotivo?

Prakso sem delal na relaciji Novo mesto–Ljubljana. Ob tem so nam takoj povedali, da zaradi velikega prometa izpita na glavni progi ne bomo opravljali. Večinoma smo vozili serijo 17. Moja prva vožnja je bil nabiralni vlak z Jesenic v Moste leta 1966. Nabiralni vlak pomeni, da smo recimo skozi vožnjo na različnih železniških postajah odstavljali ali dostavljali vagonne na industrijske ali nakladalne tire. Moram reči, da mi prva vožnja sploh ni delala preglavic, saj sem se že kot kurjač veliko naučil. Imel sem tudi zelo dobrega strojevodjo za inštruktorja.

Uporaba parnih lokomotiv se je sčasoma zmanjševala, saj so jih nadomeščale sodobnejše in učinkovitejše tehnologije. Kako dolgo ste



bili strojevodja parne lokomotive in kdaj ste prenehali voziti parne lokomotive?

Kot strojevodja sem delal 32 let. Moja zadnja vožnja parne lokomotive je bila leta 1972, električne lokomotive pa leta 1992, ko sem se tudi upokojil.

Kdaj ste pa peljali prvo sodobno dizelsko ali električno lokomotivo?

Dizelske lokomotive nisem vozil. Delal sem samo prekvalifikacijo s parne na elektrolo-

komotivo. Prvo električno lokomotivo sem peljal na relaciji Ljubljana–Trbovlje, ker takrat slučajno ni bilo na voljo nobene parne. Zjutraj sem prišel v službo in so mi rekli, da imam tako izpit za elektrolokomotivo in da naj peljem nekaj v Trbovlje in nato nazaj v Ljubljano. Zdaj točno ne vem, katerega leta je to bilo, tam nekje med 1969 in 1970. Izpit za električno lokomotivo pa sem opravil leta 1968, šolanje je trajalo okoli šest mesecev.

Kakšne so razlike med parno in električno lokomotivo? Obe ste vozili.

Težje je bilo upravljati parno lokomotivo. Pri parni lokomotivi tudi nisi mogel biti zraven pri popravilih in vzdrževanju. V obrazec si zgolj napisal, kaj je z lokomotivo narobe in jo nato peljal v delavnico ter jo tam pustil. Menjava ležaja, recimo, je namreč trajala. Pri parni lokomotivi je bil pregled malo bolj intenziven kot pri električni. Moral si biti bolj natančen, kar je pomenilo, da so vzdrževalna dela in pregled trajali dlje časa. Lokomotiva je šla najprej na kanal, da so temeljito pregledali podvozje. Namazali so tudi ležaje. Spodaj je bilo treba pregledati tudi zavorno drogovje, pepelnik, in kot sem že rekel, podvozje, tisti notranji del. Podvozje si namreč moral pogledati tudi zunaj.

Kaj pa glede vožnje?

Električno lokomotivo je bilo lažje upravljati in voziti. Pri parni pa si moral predvsem znati uporabljati posluh. Vedno sem govoril, da je tisti, ki nima vsaj malo smisla za glasbo, slab strojevodja. Stroj si moral pozorno poslušati. Ni smel rohneti. Speljave so morale biti nežne, kar pa pridobiš s prakso. Za voznike avtomobilov pravijo, da ne smejo imeti težke noge, za vožnjo parne lokomotive pa, da nisi smel imeti težke roke. Tistim, ki so imeli težko roko, smo rekli ravbarji.

Kako se je razlikovalo delo strojevodje pri parni lokomotivi v primerjavi z električno?

Pri parni si bil dejansko odvisen od sebe, pri električni pa si lahko samo vizualno spremljal parametre oziroma naprave. Pri električni si pogledal kontaktorje, generator in kompresor, če ima dovolj energije. Pozoren si moral biti na kontroler zaradi napetosti, da je bil vedno čist, saj so bile tam krtačke, ki so dr-

sele po bakreni površini. Če ni bilo dobrega stika, stroj ni deloval, kot bi moral. Pri dnevnih pregledih parne lokomotive si imel več dela. Sam sem prišel v službo vedno pol ure prej, nikoli nisem prišel šele ob predpisanim času. Za elektrolokomotivo mogoče kdaj, za parno pa nikakor ne. Najprej sem pogledal v knjigo, če mi je predhodnik kaj napisal oziroma pustil kakšno sporočilo. Če sva se na lokomotivi zamenjala fizično, pa sva si stvari povedala v živo. Kljub temu sem kasneje lokomotivo pregledal še sam. Zunaj sem pregledal drogovje in krmilje na obeh straneh. V strojni hiški je sledil pregled armature in če delujeta vodokazno steklo ter zavora oziroma zaviralnik.

Čeprav so se parne lokomotive v splošnem umaknile iz rednega potniškega in tovornega prometa, je v Sloveniji še vedno mogoče videti ohranjene parne lokomotive na muzejskih železniških progah ali na posebnih prireditvah. Nekatere od teh lokomotiv so del muzejskih zbirk. Katera je bila vaša najljubša parna lokomotiva, s katero ste delali, zakaj?



Moja najljubša parna lokomotiva je bila serija 06, ki je bila leta 1930 narejena v berlinski tovarni Borsig. Ne vem, če bi lahko z zdajšnjim znanjem in tehniko naredili boljšo. Bi ali ne bi? Ne vem. To je bil enkraten, fantastičen stroj. Bila je štirikrat vezana. Z njo si se peljal tako, da sploh nisi vedel, da si na vlaku. Bila je prava dama. Spredaj je imela podstavni voziček, zadaj pod kabino in prosto os, da je bilo čim manj vibracij.

Katera parna lokomotiva je bila najhitrejša oz. je veljala za najbolj prestižno?

Zame je bila serija 06. Dobra pa je bila tudi serija 10, ki je bila malo višja od serije 06, ampak ni imela proste osi, kar je pomenilo, da se je bolj tresla. Na ravninskem delu si lahko dosegel tudi hitrost do 110 km/h.

Ste morda vozili tudi lokomotivo 25-019? Torej tisto lokomotivo, ki je leta 1978 zaključila s parno vleko v Sloveniji?

Vozil sem serijo 25, toda ravno lokomotive 25-019 nisem. Sem pa vozil vse muzejske lokomotive.

Vzdrževanje in brežhibnost lokomotiv sta izrednega pomena. Nekaj malega ste že omenili. Ali lahko poveste še kaj več glede vzdrževanja parne lokomotive?

V delavnici so lokomotivo popravili, če si v obrazec vpisal kakšne nepravilnosti. Imeli smo redna popravila. Vmes pa so bila tudi redna »pranja« lokomotive. Pranje je pomenilo, da si jo dostavil v delavnico, kjer so kotlarji znotraj oprali celoten kotel. Lokomotiva je imela zgoraj izpiralne odprtine, skozi katere so kotlarji z vodo pod pritiskom izprali umazanijo iz kotla. Kotel je ob pranju seveda moral biti hladen. Očistiti je bilo treba tudi dimnico z vsemi dimovodnimi cevmi vred. Za armaturo in podvozje pa so skrbeli ključavničarji. Pri parnem stroju je bilo treba pogledati bat, batnico in zagozdo ter valjne pipice, ki so služile za izpust kondenzata. Pri speljavi parne lokomotive si moral te pipice odpreti, da zaradi kondenzirane vode niso nastali nevarni pritiski v valju, ki bi lahko privedli do vodnega udara in poškodbe parnega stroja na cilinder. Za vzdrževanje je bilo potrebnih kar nekaj ljudi. Pri vzdrževanju so bili prisotni še kanalarji in premogarji. Kanalarji so čistili pepelnike, premogar pa je lokomotivo opremljal s premogom. Koliko ljudi je bilo potrebnih za upravljanje parne lokomotive? Da je parna lokomotiva vozila, sta bila potrebna dva. Strojvodja in kurjač.

Kakšen je bil vaš delovni dan? Delovnik?

Delovni čas je trajal 12 ur, če so bile zadeve normalne. Če si vozil potniške vlake, se je tvoj delovnik skoraj vedno iztekel v rednem času. Če si vozil tovorne vlake, pa je bila zgodba drugačna. Vlaki so bili rangirani. Če si recimo vozil dobrine višjega ranga, na primer žive živali, zelenjavo, sadje in podobno, si še imel možnost, da si opravil

vožnjo v okviru svojega delovnega časa, če pa si vozil manj pomemben tovor, če se lahko tako izrazim, pa si domov lahko prišel tudi po 16 urah dela. Bilo je zelo naporno. Tudi nihče te ni vprašal, ali si utrujen in še delovno sposoben. Najslabše, kar se ti je lahko zgodilo, je bilo, da si bil že na poti domov in si nato z lokomotivo neke obtičal. Takšne kritične točke, kjer se je to pogosto dogajalo, so bile recimo Podnart, Blanca in Košana.

Parno lokomotivo sta poganjala premog in voda. Ali je obstajala možnost pregrevanja kotla?

Kotel se ni mogel pregrejeti, če je bila v njem voda, saj je imel varnostni ventil. Če je temperatura dosegla kritično točko, so se odprli ventili in odvečna para je šla ven, če pa je vode zmanjkalo, je postalo nevarno. V takšnih primerih si moral ogenj takoj vreči ven iz peči in kar se da hitro doliti vodo v kotel. Količino vode si spremljal preko vodomera.

Parno lokomotivo je torej poganjala para, ki je prihajala iz parnega kotla, v katerem se je segrevala voda. Nastala je para, ki je nato šla v batni stroj. Ta je poganjal kolesa in s tem omogočal premikanje. Ali bi lahko opisali ta celotni postopek?

V kotlu se je para segrevala in se v ceveh pregrevalnika pregrevala, ker smo takrat vozili na pregreto paro. Odpiranje ventila za vstop pare iz kotla v valje si reguliral z roko preko posebnega vzvoda. Rekli smo mu regulator za odpiranje pare. Najprej si ga malo odprl, da si čutil, da je prišla para v valje. Ko se je začela lokomotiva počasi premikati, si regulator zaprl in nato si ga postopoma odpiral, da si naredil lepo izpeljavo. Če je bil vstop pare v valje prevelik, ti je lokomotiva spodrsnila in skočila. S krmilnim kolesom pa si nadziral polnjenje pare v valju. Krmilno kolo je imelo lestvico in polnjenje si reguliral s tem vretenom naprej in nazaj. S tem kolesom si tudi uravna-



val odstotek polnitve valjev. Pri speljavi si ga nastavljal na največ, saj je bilo speljati najtežje. Regulator si počasi in z občutkom odpiral do konca, s krmilnim kolesom pa nato po potrebi zmanjševal odstotek polnjenja valjev. Šele če polnitve ni bilo več mogoče zmanjšati, si priprl regulator.

Verjetno imate mnogo spominov na vožnje parne lokomotive. Ali imate morda kakšno posebno anekdoto, vezano na tisti čas?

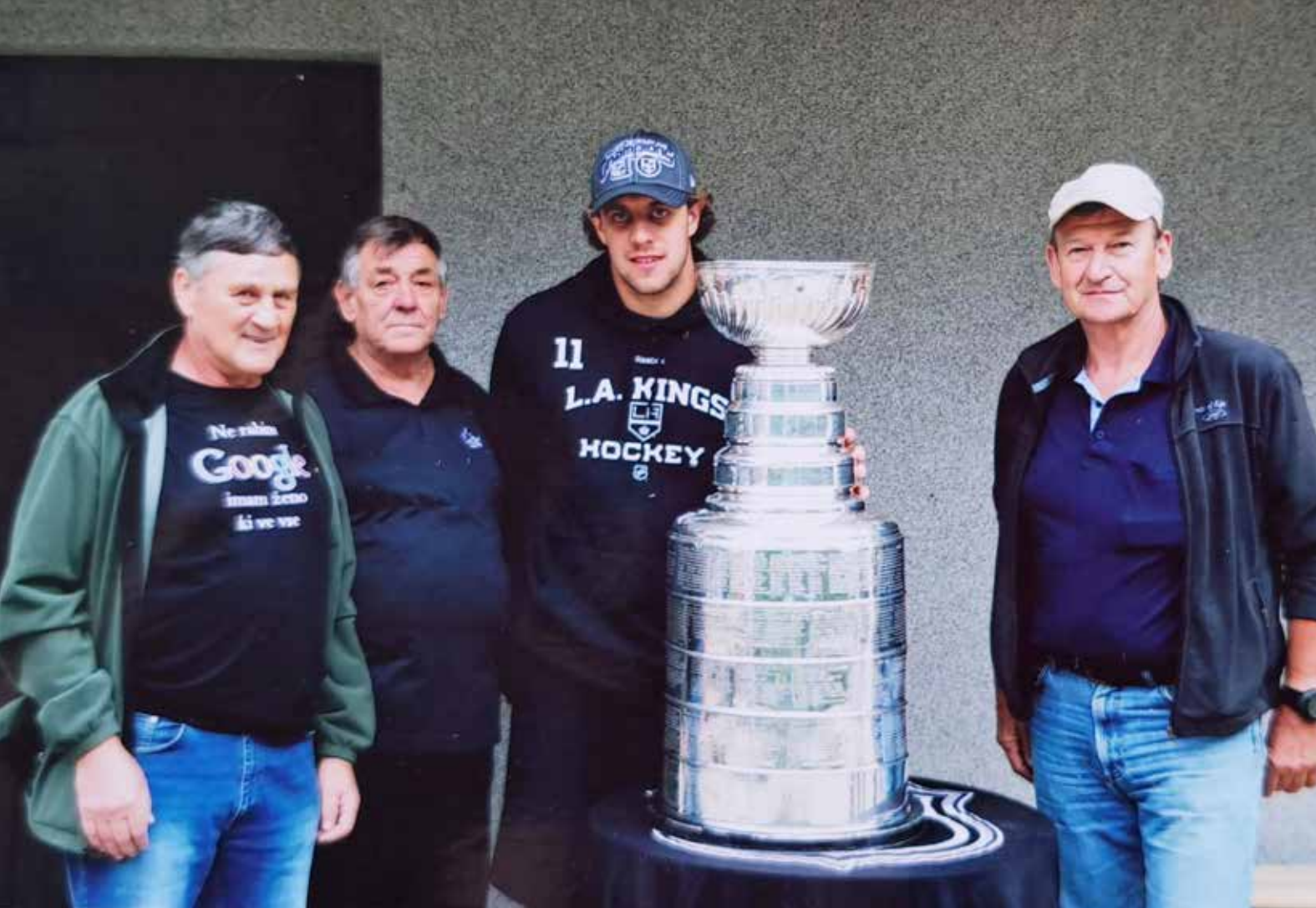
Haha. Spominov je res veliko. Enkrat se nam je celo zgodilo, da smo ostali brez vode. V Kranju sva se zamenjala s pokojnim strojvodjem Štrausom. Zamenjava je potekala čisto preveč po domače. Njemu se je nekam mudilo, jaz pa sem bil v tistem trenutku že čisto v delovnem pogonu. Ob tem mi je pozabil povedati, da je manko vode, sam se pa nisem prepričal. Nato gremo mi v Kranju na vlak in vzvratno proti Ljubljani. Z mano je bil starejši izkušeni

kurjač, ki je malo ven iz Kranja opazil, da je z injektorjem nekaj narobe. Mu pravim, čakaj malo, mogoče pa ni vode. Odprem loputo in s palico sežem v kotel, ki je donel. In res, bila sva brez vode. Ko sva se vzpenjala proti Škofji Loki, je še nekako šlo, saj je tisto malo vode steklo nazaj, ko sva pa prišla do Škofje Loke, je vrag vzel šalo. Tam sva se potem ustavila, ampak nikjer nisva mogla natočiti vode. Nazaj v Kranj pa tudi nisva mogla. Telefoniram v centralo in mi pravijo, ali lahko prideš vsaj do Vižmarij in koliko še imam vode. Vode je bilo res še zelo malo, toda druge rešitve v tistem trenutku ni bilo. K sreči sva varno prišla do Vižmarij in nato takoj v kurilnico. Zaradi možnosti poškodb je prišel lokomotivo pogledat strojni mojster, ki je zahteval, da je treba ogenj ugasniti, naredil je tudi zapisnik o dogodku. Po pregledu lokomotive je bilo ugotovljeno, da sta oba svinčena vijaka nepoškodovana in da ni prišlo do okvar. To je bil en tak

prijetljaj, zaradi katerega sem imel metuljčke v želodcu.

Kako se je poklic strojvodje spremenil z uvedbo sodobnejših vrst vlakov?

S posodobitvijo voznega parka so se spremenile tudi druge stvari. Porušena je bila nekakšna hierarhična lestvica, ki je prej veljala. V lokomotivah ni bilo več stalne zasedbe, saj je bila uvedena »amerikanizacija«. Ko si prišel v službo, si pač dobil tisto, kar je bilo na razpolago in si moral voziti lokomotivo, ki je bila v tistem trenutku prosta. To je bila majhna težava za vse, ki smo bili starega kova, saj smo vedno želeli temeljito pregledati svojo lokomotivo. Zanimci mlajšega kova so to potem že malo opuščali. Zgodilo se je tudi, da si prišel na lokomotivo in je bila čisto zanemarjena. Pri elektrolokomotivi sam dejansko nisi mogel ničesar narediti, vse si preveril vizualno. Ni bilo več časa, da bi recimo šel še na kakšen kanal in da bi lokomotivo pregledal še spodaj. Stroj



“

Kot strojevodja sem delal 32 let. Moja zadnja vožnja parne lokomotive je bila leta 1972.

se v delavnico ni več vozil tako pogosto, razen če je bilo izrecno rečeno, da je kaj narobe. V primeru, da je prišlo do kakšne okvare, si lahko na parni lokomotivi marsikaj naredil sam, pri elektrolokomotivi z visoko napetostjo pa se je to spremenilo. Meni je bila vožnja v času parne vleke veliko ljubša.

Seveda ne moremo mimo dejstva, da ste dedek hokejista Anžeta Kopitarja. Kako ste vi spremljali njegovo pot? Ste bili kdaj v Združenih državah Amerike na njegovi tekmi?

V Združene države Amerike sem bil povabljen mnogokrat, vendar žal nisem šel, zdaj sem pa morda že malo prestar. Anžeta sem do njegovega 17. leta, ko je odšel na Švedsko, spremljal skoraj povsod – na Češkem, v Italiji, Nemčiji itd. Na turnirje, ki so potekali več kot en dan, sem ga spremljal jaz. Kot mulca sem ga vozil na

treninge na Jesenice. Redno sem ga spremljal na tekmah. Že v svojih pionirskih letih je vedno igral rang višje od svojih vrstnikov. Se pravi, če je bil kadet, je igral za mladince. Morda kot zanimivost, Anže zaradi zgodnjega odhoda na Švedsko ni nikoli zaigral za prvo moštvo Jesenic. Tam je bil pa že kar prvo leto kot enajsti izbran za NHL in zato tudi na dresu nosi številko 11. Dokler so po televiziji prenašali tekme, sem redno spremljal njegove tekme v Ameriki.

Verjetno ste ponosni nanj?
Da, izjemno.

Kaj bi svetovali mlajšim strojevodjem pri opravljanju dela?

Dragi moji, poskusite v tej železničarski verigi pridobiti nazaj tisti nivo in položaj, ki smo ju imeli nekoč. Zdaj, ko včasih gledam na postajo, nič več ne vem, kdo je strojevodja.

Vzdrževanje parnih lokomotiv

Parna lokomotiva je edino železniško vlečno vozilo, pri katerem neprimerno vzdrževanje lahko vodi do eksplozije. Tako močne, da 30-tonski kotel lahko odnese tudi 100 metrov daleč. K sreči takšnega primera pri nas ni bilo, za kar so zaslužne železniške delavnice, ki so ves čas parne vleke skrbno vzdrževale te mogočne stroje.

O vzdrževanju parnih lokomotiv smo se pogovarjali z Markom Hvaletom, strojnim inženirjem, ki je železniškim delavnicam zvest že 38 let in je pravi ljubitelj parnih strojev. Marko je na začetku kariere delal kot vodja prodaje rezervnih delov, potem je bil pet let vodja kakovosti, nadaljeval pa je kot tehnolog priprave dela v delavnici v Šiški. In prav tam se je razvila ljubezen do parnih lokomotiv. Ko sta bili na Parmovi v Ljubljani še livarna in proizvodnja rezervnih delov za vagona ter raznih izdelkov, kot so signalne omare, kretniški nastavki, polmostovi, premikalni signali, čistilne naprave itd., je bilo v Šiški precej živahno. Sčasoma so se potem obrati ukinjali, delavci iz livarne so večinoma odšli v Zalog na popravilo vagonov, ostala je še delavnica za vzdrževanje parnih lokomotiv, kjer je do pandemije delalo pet naših delavcev. Po pandemiji delavnica ni več zaživela, saj so tudi nehale voziti parne lokomotive in potreb po njihovem vzdrževanju posledično ni več. Trije vzdrževalci so se že upokojili, eden je našel karierno izzive drugod, Marko Hvale pa je po dvanajstih letih dela na vzdrževanju dobil druge naloge. Danes je v SŽ – VIT zadolžen za merilno opremo, parnih lokomotiv v službi ne popravlja več, ima pa doma dve manjši parni lokomotivi, prvo je izdelal že leta 1986, in več kot dvajset parnih strojev, med katerimi je tudi lokomobila – delovni stroj, ki za pogon uporablja paro. Marko nam je zaupal, kaj vse zajema vzdrževanje parnih lokomotiv, kaj so posebnosti in tudi zanimivo anekdoto iz časa, ko je še delal kot tehnolog vzdrževanja parnih lokomotiv.

Za varno vožnjo parne lokomotive skrbijo trije varnostni sistemi: varnostni ventili, manometer in vodokaz. Varnostna ventila sta dva, nastavljena imata različna tlaka, tako da je med njima za 0,1 bara razlike. To je nastavljeno tako zato, da lokomotiva ne ostane brez pare. En ventil se namreč sproži pri 0,1 bara manj kot drugi, da »miri« kotel. Varnostna ventila pregleda kotlovski inšpektor, ki prihaja iz certificirane institucije za takšne preglede. Ob pregledu se opravi dva preizkusa, in sicer vodni in topli. Vodni pomeni, da se kotel preizkusi z vodnim tlakom, ki je pet barov več kot delovni tlak, zato se tudi ventil nastavi na pet barov več, kot je delovni tlak parne lokomotive, topli pa pomeni fino nastavitve za 0,1 in 0,2 bara več, kot je dovoljen tlak, odvisno od vrste lokomotive. Varnostni ventili so edini avtomatski varnostni sistem na parni lokomotivi, ostala dva varnostna sistema spremljata strojevodja in kurjač.

Kotlovski manometer kaže tlak v kotlu in ga spremlja strojevodja. Enkrat letno manometer kontroliramo v zavorni delavnici, pri čemer ga petkrat preizkusimo na preizkuševalnici. Ta postopek izvajamo v SŽ – VIT z lastnim akreditiranim kontrolnim organom. Če med pregledom ugotovimo odstopanja, manometer zamenjamo z novim.

Poleg manometra, ki kaže tlak v kotlu, ima lahko parna lokomotiva tudi dodatni manometer, ki kaže tlak pare v parnem cilindru, manometer, ki kaže tlak v ceveh za parno gretje ter dva do tri za zavoro (za glavni zavorni vod in za tlak v zavornem valju).





Kurjač spremlja vodokaz, to je tretji varnostni sistem parne lokomotive. Vodokaz kaže količino vode v kotlu in ima jasno označeno minimalno količino vode. Če je vode premalo, se lahko spremeni struktura kotla, kar pomeni, da material lahko postane bolj krhek. Poleg tega para dobi preveč volumna. Vzdrževanje vodokaza zajema razstavitev armature, potem jo očistimo in pretesnimo.

Parne lokomotive je treba vzdrževati glede na pretečene ure pod ognjem, revizija pa se izvaja na pet let. Pred vsako vožnjo se opravi pregled P0 in doda se protikotlovec, ki preprečuje nastanek vodnega kamna. Potem pa se izvajata še pregleda P3 in P6. Pri P3 izvedemo pranje kotla (to je na 1800 km), odpremo vse pralne odprtine, da odstranimo, izperemo blato na dnu kotla, vsa tesnila namestimo na novo, izvedemo tlačni preizkus na pet barov, opravimo manjša popravila. Pregled P6 pa je večji pregled, ki zajema kontrolo izkrivljenosti rešetk v peči, po potrebi prelitje ležajev in tuširanje, pregled dimnice, parnega generatorja, parnega kompresorja, sprežnikov, kovičnih zvez, cevi, generalno obnovimo armature, opravimo vse meritve, pregledamo zavore in kolesa ter vse, kar navedejo strojevodje.

Parna lokomotiva gre sicer vsako leto čez zimo v delavnico in takrat izvedemo letni pregled, ki pomeni pripravo na novo sezono. Lokomotivo ločimo od zalogovnika, iz kotla odstranimo vso vodo, razstavimo manometre, injektorje, vložke injektorjev. Približno pol leta traja večje vzdrževanje, ki zajema še zamenjavo sprežnikov, ki držijo skupaj notranji in zunanji del peči, kovičenje, menjavo cevi, pregled kotla z ultrazvočnimi meritvami debeline sten peči in dimnice, po potrebi postružimo kolesa ali pa zamenjamo bandaže. Na štiri leta opravimo tudi meritve debelin sten kotla in tlačni preizkus, hladni in topli.

Marko Hvale nam je zaupal nekaj posebnosti vzdrževanja parnih lokomotiv, ki so še posebej zahtevne za izvedbo. Npr. menjava sprežnikov, kjer je treba odstraniti oblogo, ali pa vzdrževanje kompresorjev, ko se lahko zgodi, da so novi batni obročki na razvodniku kompresorja preveč točni – posledično ob segrevanju nehajo delati zaradi premajhne zračnosti. Pravi zalogaj je menjava cevi, še posebej dimovodnih, ki so dolge do pet metrov in tehtajo okrog 20 kilogramov. Kotel ima od 50 do 60 dimovodnih in vodogrelnih cevi (te so manjše) in te je ob menjavi treba natančno namestiti, kar je ravno zaradi dolžine in teže cevi izjemno težko.

Marku se je močno zasidral v spomin pripetljaj, ki se je sicer končal srečno, lahko pa bi se razpletlo tudi drugače. Ob nastavitvi varnostnega ventila je ključ odneslo iz rok in ta se je dvignil približno 50 metrov nad glave vzdrževalcev. Tam se je vrtel in vztrajal, dokler ni tlak padel. K sreči dovolj dolgo, da se je vzdrževalcem uspelo umakniti na varno, saj je ključ potem končal na tleh.

Vzdrževalci so med vzdrževanjem parnih lokomotiv doživeli marsikaj, predvsem pa so se največ naučili iz praktičnega dela in izkušenj. Delali so večinoma na mrazu, samo delo je fizično naporno in umazano, potrebne je bilo ogromno iznajdljivosti in inovativnosti, da so lokomotive lahko usposobili za varno obratovanje. Ekipa vzdrževalcev je pri tem delu vztrajala zaradi ljubezni do teh čudovitih strojev, dokler niso opravili zadnje revizije lokomotive 25-026. To je bilo leta 2019, od takrat je lokomotiva v muzeju. Je generalno obnovljena, namestiti ji je treba le še drogove.

SŽ – Tovorni promet varuje okolje po najvišjih mednarodnih standardih



Zelezniški prevoz je hrbtenica trajnostnega razvoja in varovanja našega naravnega okolja. To je potrdila tudi Evropska unija v beli knjigi Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. V njej je prenos cestnega tovornega prometa na druge načine prevoza, kot sta železniški ali vodni promet, in razvoj učinkovitih in zelenih koridorjev za prevoz tovora postavila kot enega od desetih ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem.

V podjetju SŽ – Tovorni promet so se zavezali k nenehnemu varovanju okolja in učinkoviti rabi energije po najvišjih mednarodnih standardih, ki so v veljavi v Sloveniji in Evropski uniji. Vsak dan si prizadevajo za ustrezno in celovito obvladovanje in zmanjševanje negativnih vplivov na okolje, ki jih povzročajo s svojimi delovnimi in tehnološkimi procesi.

Svojo zavezanost trajnostnemu razvoju in našemu naravnemu okolju dokazujejo z delovanjem v skladu s sistemom ravnanja z okoljem po standardu ISO 14001:2015. Od 20. do 22. novembra je na več proizvodnih lokacijah podjetja potekala recertifikacijska presoja po SIST EN ISO 14001 za certifikacijsko obdobje 2024–2026. Presojo so uspešno opravili in veljavnost standarda ISO 14001:2015 na področju mednarodnega in notranjega železniškega prometa podaljšali za obdobje do 22. januarja 2027. S tem je SŽ – Tovorni promet ponovno dokazal, da v sklopu sistema vodenja povsem enakovredno upošteva zahteve glede varovanja okolja in učinkovite rabe energije ter da zagotavlja potrebne vire in ustrezne pogoje za uspešno in učinkovito izvajanje obeh sistemov vodenja v praksi. Vpeljana sistema vodenja zavezuje vodstvo družbe SŽ – Tovorni promet in vse zaposlene k nenehnemu izboljševanju procesov, ki pomembno vplivajo na stanje okolja in učinkovito rabo energije.

V družbi SŽ – Tovorni promet so ponosni, da s svojim delom vsak dan prispevajo k pozitivnemu odnosu do narave in hkrati podpirajo trajnostni razvoj podjetja in zvestih kupcev.

Sodobna vozna sredstva za boljše storitve

Kakovostna vozna sredstva so eden od osnovnih gradnikov kakovostne storitve, oblikovane v skladu s pričakovanji kupcev. Zato SŽ – Tovorni promet v zadnjih letih vlaga velike napore v posodobitev svojih vagonov in lokomotiv.

V ponedeljek, 4. decembra 2023, je direktorica SŽ – Tovornega prometa, mag. Melita Rozman Dacar, z direktorjem podjetja Inno freight Austria, Primožem Rautarjem, podpisala pogodbo o nakupu 20 vagonov vrste Sggrs z zabojniki za prevoz rude. Novi vagoni prinašajo številne prednosti in pomenijo višjo kakovost prevozov. Z njimi smo nadomestili stare vagone, ki ne ustrezajo več pričakovanjem kupcev. Razkladanje tovora se z novimi vagoni opravi bistveno hitreje kot z do sedaj uporabljenimi vagoni. En novi vagon, na katerem sta dva zabojnika, ima večjo nosilnost kot dva starejša Tadds vagona. Hkrati se ti univerzalni nizkopodni vagoni lahko opremijo z drugačnimi nadgradnjami in se prilagodijo za prevoz različnih vrst blaga. Gre za najnovejšo tehnologijo, s katero dvigujemo kakovost storitev za ključne kupce.

Pomemben korak pri posodabljanju lokomotivskega voznega parka je bil storjen s pripravo razpisa za nakup novih električnih lokomotiv. Družba bo kupila 30 novih štiriosnih večsistemskih električnih lokomotiv, ki bodo lahko vozile v omrežjih 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC in 15 kV 16 2/3 Hz AC. Nove lokomotive bodo nadomestila 38 obstoječih lokomotiv vrste 363. Vozile bodo lahko na elektrificiranih progah Slovenskih železnic in na železniških omrežjih Nemčije, Češke, Slovaške, Hrvaške, Madžarske, Avstrije in Srbije.

Nove lokomotive bodo dosegale obratovalno hitrost najmanj 120 kilometrov na uro. Opremljene bodo z GSM-R sistemom in z varnostnimi napravami ETCS nivoja 2 z vmesnikom STM, vključno z nacionalnimi varnostnimi napravami za vožnjo v državah, za katere mora ponudnik pridobiti zahtevano obratovalno dovoljenje. Javni razpis je bil objavljen 5. januarja 2024. Dobava prve lokomotive je predvidena najpozneje v 24 mesecih od dneva podpisa pogodbe, dobava zadnje lokomotive pa v roku 42 mesecev.

Nove večsistemske lokomotive bodo imele večjo vlečno moč od obstoječih in bodo lahko vozile tako v Sloveniji kot na mednarodnih koridorjih v regiji. To bo omogočilo nadgradnjo kakovosti storitev za kupce SŽ – Tovornega prometa, ki so za podjetje vedno na prvem mestu. Omogočile bodo tudi večjo zanesljivost storitev, njihovo vzdrževanje pa bo cenejše. Hkrati bodo tudi bistveno prijaznejše do okolja kot lokomotive 363, ki so že dopolnile 45 let in več. Porabile bodo manj električne energije in zaradi možnosti vračanja elektrike v omrežje med zaviranjem dosegala še dodatne prihranke. Njihovo delovanje bo tudi tišje. Za njihovo vzdrževanje bo potrebnega manj olja in maziv, zaradi česar se bo zmanjšala količina odpadkov z negativnim vplivom na okolje.

SŽ – Tovorni promet bo tudi v prihodnje posodabljal svoj vozni park. Do leta 2030 bodo v nakup 30 večsistemskih lokomotiv, nakup 750 vagonov in remotorizacijo 12 obstoječih dizelskih lokomotiv vložili kar 300 milijonov evrov. S tem bodo lahko še razširili svoje dejavnosti v širši regiji, kjer so eden od vodilnih železniških operaterjev. Obenem pa z njimi dokazujejo svojo zavezanost varovanju našega naravnega okolja in trajnostnemu razvoju.



Navdušenje bodočih logistov nad železnicami



V četrtek, 28. 3. 2024, smo na Prometnem institutu Ljubljana gostili posebne obiskovalce – dijake 3. letnika Strokovnega izobraževalnega centra Ljubljana, smer logistika. To je bila izjemna priložnost, da podelimo svoje znanje in izkušnje z mladimi, ki se izobražujejo na tem pomembnem področju.

Dijaki so nas obiskali v okviru projekta »Šola odprte kohezije«, ki jim omogoča spoznavanje realnega delovnega okolja. Izbrali so mednarodni projekt CONNECT2CE, ki je bil zaključen v letu 2020. Pri njegovi izvedbi sta sodelovali družbi Prometni institut Ljubljana in SŽ – Potniški promet, ki sta pokrivali območje Slovenije, zraven njiju pa še 11 drugih partnerjev iz šestih držav Srednje Evrope. Projekt CONNECT2CE se je osredotočal na izboljšanje mobilnosti in povezljivosti javnega prevoza med regijami Srednje Evrope, s poudarkom na perifernih in obmejnih območjih.

Poleg omenjenega projekta smo jim predstavili tudi druge mednarodne in domače projekte, na katerih dela Prometni institut Ljubljana. Prav tako smo jim predstavili skupino Slovenske železnice ter pomembnost transportno-logistične panoge ter razvoja železniške infrastrukture za naše gospodarstvo.

Dijaki so bili navdušeni nad predstavljenimi vsebinami, saj so lahko videli, kako se teoretično znanje prepleta z vsakdanjo prakso. Imeli so priložnost postavljati vprašanja in se pogovarjati z našimi zaposlenimi ter se tako seznaniti s praktičnimi vidiki našega dela in železniške dejavnosti. Obisk je bil zanje motivacijski in nekateri med njimi so izrazili željo, da se v prihodnosti pridružijo tej dinamični panogi.

Obisk dijakov iz Strokovnega izobraževalnega centra Ljubljana je bil za nas izjemno pozitivna izkušnja. Veseli smo, da smo lahko prispevali k njihovem izobraževanju in jim pokazali, kako pomembno je delo v logistiki. Verjamemo, da bodo ti mladi ljudje v prihodnosti postali odlični strokovnjaki na tem področju.

Ogromno novih kraških pojavov na trasi drugega tira

Izkop predorov na trasi drugega tira med Divačo in Koprom se je začel septembra 2021, po dveh letih in pol pa na trasi ravno zdaj odkrivajo največ kraških pojavov. Do zdaj je bilo odkritih 72 kraških jam.

Na kraškem odseku drugega tira se trenutno izvaja izkop dveh najdaljših predorov na trasi, Lokev (T1) in Beka (T2). Gre za dvocevna predora, zraven glavne imata tudi servisno cev, koplje pa se obe cevi iz obeh strani. Skupna dolžina vseh predorskih cevi na kraškem območju znaša dobrih 25 kilometrov, izkopati je treba še dobre tri kilometre. V kraškem območju je na trasi drugega tira trenutno aktivnih osem delovišč.

Ob odkritju kraške jame izvajalec zaustavi dela, zavaruje območje in o najdbi obvesti krasoslovni nadzor, ki v najkrajšem možnem času – lahko tudi sredi noči – pride v predorsko cev ter pregleda in izmeri jamo. Podatke pošlje projektantu, ki pripravi ukrepe za premoščanje, po potrditvi teh ukrepov s strani naravovarstvenega nadzora pa izvajalec izvede sanacijo in nadaljuje izkopna dela. V času zaustavitve del na izkopu zaradi najdbe kraškega pojava se ekipa izvajalca takoj premesti na drugo delovišče v predorski cevi, tako da zaustavitev čim manj vpliva na dinamiko del v predoru.



Kako se odkrije kraški pojav?

Kraški pojavi se odkrijejo med izkopom, po razstreljevanju, ko se pojavi odprtina in se odpre vhod v novo kraško jamo. Vse jame se natančno dokumentirajo, navadno se z vrhno tehniko krasoslovci spustijo v kraške jame, kjer opravijo vse potrebne meritve. Zaenkrat ni načrtovano, da bi katera koli odkrita jama ostala dostopna javnosti, praviloma se jame po dokumentiranju ločijo od predorske cevi z opažem in se jih izloči iz obsega predora.

Trenutna obilica kraških pojavov je posledica prečkanja Beško-Ocizeljskega jamskega sistema. V nekaterih jamah, ki so bile odkrite pred kratkim, je tudi precej vode. Pravilo je, da se vodnih tokov ne spreminja.

Preden so se začela izkopna dela na trasi drugega tira, so strokovnjaki napovedali, da se bo med gradnjo odkrilo 100 manjših in 10 večjih kraških pojavov. Do zdaj so napovedi, kot je videti, precej točne.

Jame na trasi drugega tira sicer niso presenečenje. Ko se je na tem območju gradila avtocesta, so jih popisali 350. »Drugi tir je zaradi dolžine predorov, bližine kraške podtalnice z znatnim nihanjem vode, velikega števila pričakovanih jam in že znanih večjih jam vzdolž trase poseben izziv, bistveno večji kot gradnja slovenskih avtocest,« pove dr. Mitja Prelovšek, ki na drugem tiru opravlja krasoslovni nadzor.



Namen geofizikalnih raziskav

Preden izvajalci gradbenih del naletijo na kraško jamo, so o njej do določene mere obveščeni. S pomočjo geofizikalnih raziskav je namreč mogoče zaznati morebitni kraški pojav na trasi gradbenih del, preden se do njega pride z izkopom, s čimer se zmanjša nepredvidljivost kraških pojavov v izkopnem območju.

Vzdolž celotne dolžine izkopa predorov Lokev in Beka se v čelo kalote izvede 100 metrov dolge horizontalne vrtine. Georadar deluje tako, da oddajna radijska antena v hribino pošilja radarske pulze, ki se ob prehodu ovire z drugačnimi električnimi lastnostmi odbijejo in vrnejo k sprejemni anteni. Tako se zaznajo anomalije v zgradbi hribine, ki lahko pomenijo morebiten kraški pojav.

Z raziskavami se določi geometrija kraških pojavov, njihova lega glede na predor, ugotovi njihova morebitna vodonošnost ter ostale značilnosti. Izvajalci gradbenih del torej vsaj malce lahko predvidijo morebitne zastoje, ki jih povzročijo nove kraške najdbe.



Značilnosti kraških pojavov

Nekatere jame so zaradi obsežnosti in prepletenosti rogov lahko nevarne za raziskave in sanacijo. Največja kraška jama, ki je bila odkrita do zdaj, je dolga 450 metrov. V vseh do zdaj odkritih jamah so krasoslovci bili pozorni tudi na jamske živali, v eni izmed njih so našli čeljustnico glodavca, najverjetneje polha.

Zdravstvena preventiva



**V Središču Vitalis imamo na izbiro za zaposlene na Slovenskih železnica
3 programe zdravstvene preventive:**

Dvodnevni Zdravstveno preventivni program

Dvodnevni Program za obvladovanje stresa

Enodnevni Zdravstveno preventivni program

Kaj vam ponujamo?

- Strokovno vodene treninge
- Gibalna klinika
- Pilates
- Spinning
- Predavanje o zdravi prehrani
- Masaža in pedikura
- Savnanje v naši infrardeči in finski savni
- Tehnike obvladovanja stresa
- Predavanje o zdravi prehrani
- Uravnotežena prehrana, svež zajtrk in odlično kosilo
- Druženje in večerja v restavraciji
- Nočitev v Središču Vitalis. Središče Vitalis ponuja 17 sob v sodobnem slogu



Vsi zaposleni na SŽ se lahko prijavijo na program zdravstvene preventive po petih (5) letih delovne dobe na SŽ in jo koristijo na vsake dve leti in pol (2,5 leti).
Za udeležbo na programu vam pripadeta dva (2) dodatna dneva dopusta.

Pokličite nas 01 200 95 50 ali 031 620 107 ali pišite na info@sredisce-vitalis.si. Vsebine programov vam pošljemo po elektronski pošti.

V globine zemlje

Reševanje v Križni jami z jamskimi potapljači in člani jamarskega kluba Železničar iz Ljubljane

Jamsko potapljanje, ena najbolj zahtevnih in tveganih oblik potapljanja, je dejavnost, ki združuje večšine potapljanja in jamarstva. V tem športu se potapljači podajajo v podzemne vodne sisteme, kot so jame in sifoni, ki predstavljajo edinstvene izzive in zahtevajo posebno opremo ter izjemne veščine. Jamski potapljači morajo biti sposobni obvladati omejeno vidljivost, tesne prostore, specifične navigacijske veščine in izjemno samodisciplino, saj je lahko vsaka napaka v takem okolju usodna.

Poleg športnega vidika igra jamsko potapljanje pomembno vlogo tudi v znanstvenih raziskavah in reševalnih operacijah. Jamski potapljači so pogosto ključni pri raziskovanju nedostopnih delov podzemnih sistemov, vzorčenju voda in študiju jamskih živali. V reševalnih misijah pa njihova veščina in pogum omogočata reševanje izjemno zahtevnih situacij, kot so poplavljenе jame ali nesreče v podzemnih labirintih.

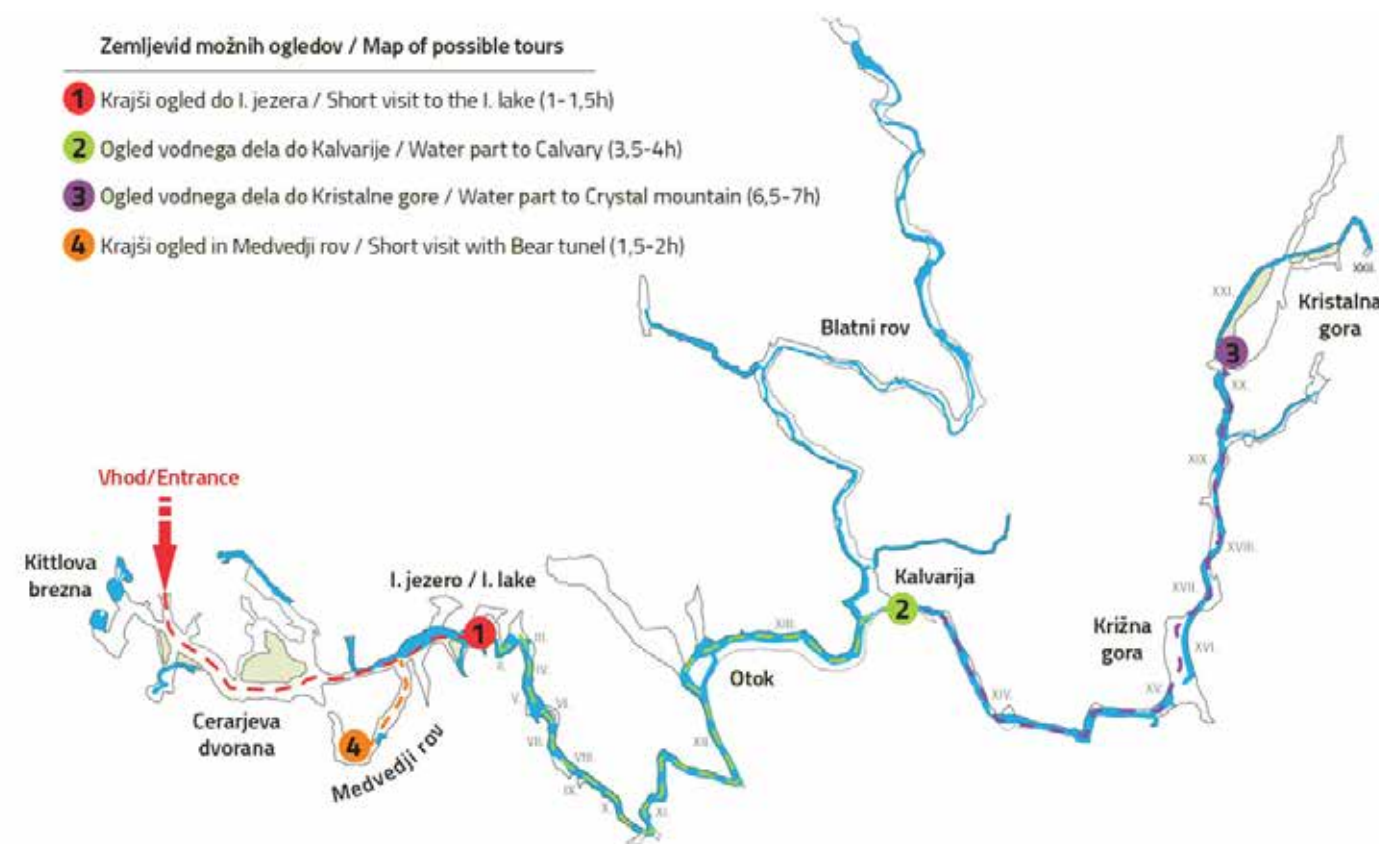
Intervju, ki sledi, razkriva vpogled v svet jamskega potapljanja skozi izkušnje članov Jamarskega kluba Železničar iz Ljubljane. G. Alan Bizjak, g. Matej Mihailovski in g. Igor Vrhovec delijo svoje izkušnje, pridobljene skozi leta potapljanja in sodelovanja v reševalnih akcijah. Eno zadnjih reševanj, ki je bilo tudi medijsko odmevno, je bilo reševanje tričlanske družine v Križni jami.



SPOMNIMO:

6. januarja 2024 se je tričlanska skupina turistov v spremstvu vodnika in njegovega pripravnika kljub neugodnim vremenskim razmeram ob 8. uri zjutraj podala na turistični obisk jame. Ko se skupina do predvidene 15. ure ni vrnila, se je ponje odpravil dežurni vodnik, ki je opazil, da je voda narastla in nato ob približno 17. uri obvestil Jamarsko reševalno službo (JRS).

Reševalci so v zgodnjih jutranjih urah naslednjega dne našli pogrešano skupino v delu jame, znanem kot Križna gora, približno 2,4 kilometra od vhoda. Skupina je bila na varni suhi polici, ki je bila 10 metrov nad vodno gladino. Vsi ujeti so bili nepoškodovani in v dobrem zdravstvenem stanju. 8. januarja so reševalci v popoldanskih urah uspešno privedli vse ujete iz jame.



Zemljevid vodenih ogledov v Križni jami. Vir slike: krizna-jama.si



Alan Bizjak



Igor Vrhovec



Matej Mihailovski

Kako dolgo ste že člani Jamarskega kluba Železničar in kaj vas je privedlo do jamskega potapljanja?

Alan: Podvodni svet me zanima že od malih nog. Z jamskim potapljanjem pa sem se začel ukvarjati šele leta 2010. Velik vpliv name so imeli sopotapljači, ki so se potapljali tudi v jamah. Podvodni svet jam me je takoj navdušil in že naslednje leto sem se vpisal v jamarsko šolo Jamarskega kluba Železničar. Izbira kluba je bila samoumevna, saj je v tem klubu še danes največ jamskih potapljačev v Sloveniji.

Igor: Z jamami sem se srečal že v osnovni šoli, pri tabornikih. Takrat se mi še niso zdele nič posebne, morda tudi zato, ker sem vedno imel bolj slabo svetilko in mi tako ni bilo najbolj prijetno. Leta 1989 sem opravil potapljaški tečaj, a se zaradi raznovrstnosti potapljanja v morju in jezerih za jame nisem zanimal. Leta 1995 pa sem prvič šel na potop v jamo, sledilo jih je še več in logično je bilo treba pridobiti znanje o jamah, gibanju v njih in podobno. In dobil sem ga v Jamarskem klubu Železničar.

Matej: Član jamarskega kluba Železničar sem od leta 1993. Do jamskega potapljanja me je pripeljala strast do potapljanja in jamarstva, ki sem ju v obliki jamskega potapljanja združil.

Kakšno usposabljanje in izkušnje so potrebni za jamsko potapljanje in reševalne operacije?

Vsi: Za jamsko potapljanje moraš biti tako potapljač kot tudi jamar. Jamarsko znanje dobiš v jamarski šoli v jamarskem klubu oz. društvu, specifičnih reševalnih tehnik pa se naučiš na tečaju za jamarskega reševalca. S potapljaškega vidika se moraš najprej naučiti potapljati v morjih ali jezerih, kjer usvojiš vsa potrebna znanja o opremi, tehniki uravnavanja plovnosti

in podobnem, nato pa sledijo še tečaji jamskega potapljanja. Vsemu skupaj pa mora slediti veliko število obiskov jam in potopov vanje, saj teorija brez prakse ni kaj dosti vredna. Če se ne bi zasebno veliko potapljali po jamah in jih raziskovali, ne bi bili sposobni dobrega reševanja.

Kako ste bili obveščeni o situaciji v Križni jami in kakšen je bil vaš prvi odziv?

Alan: Prvi me je obvestil Sebastjan Gantar, ki je bil že aktiviran. Kmalu zatem še Walter Zakrajšek (vodja Jamarske reševalne službe), da naj pripravim potapljaško opremo. Ko sem izvedel, da gre za nesrečo v Križni jami, me je novica zelo presenetila. Vstop v jamo je namreč mogoč samo v spremstvu izkušenih jamskih vodnikov. Je pa narava nepredvidljiva in po spletu nesrečnih naključij lahko dobro poznan vodni sistem preseneti tudi strokovnjake.

Igor: Obveščen sem bil telefonsko s strani vodje JRS. Ker običajno v prvi fazi kakšnih natančnih informacij o dogodku še ni, gre za preverjanje, kdo je ali ni dosegljiv in da imaš čas pripraviti opremo ter podobno. Kakšno uro kasneje pa je potem steklo dejansko aktiviranje. Ob omembi Križne jame sem pomislil, da se je v nekem delu jame voda toliko dvignila, da normalen izhod ni več možen.

Matej: Po obvestilu poveljnika enote, da bo potrebna intervencija, sem se takoj lotil priprave osebne opreme in sproti sodeloval pri koordinaciji članov in pripravi skupne reševalne opreme, ki jo je bilo treba pripeljati do jame.

Kako poteka priprava na reševalno akcijo v takšnih okoliščinah?

Igor: Vsak od nas se po jamah aktivno potaplja in vso opremo imamo že tako ali tako na kupu. Vsakič, ko greš na potop, je ne

iščeš naokoli, ampak le zagrabiš torbo ali škatlo ter potrebne jeklenke in si pripravljen. V primeru reševanja je podobno: zagrabiš torbo ali škatlo, glede na poznavanje jame potrebno število jeklenk in regulatorjev ter greš. Pozimi vzameš še topla oblačila za čas čakanja pred jamo. Vse gre zelo hitro.

Matej: Oprema je večinoma vedno pripravljena za takojšnjo uporabo. Poleg opreme je potrebna koordinacija z ostalimi člani in službami. Organizacije se je treba lotiti hitro, a hkrati premišljeno in varno za vse udeležence.

Kaj pa tveganja? Kako jih ocenjujete?

Vsi: V veliko pomoč so zemljevidi jam. Iz njih lahko razbereš profil jame, dolžino jame, morebitne ožine in v grobem oceniš potrebno opremo in tveganja. Nikoli pa se ne moreš popolnoma pripraviti na reševanje, saj to velikokrat poteka v neugodnih vremenskih razmerah. Na začetku pa dostikrat tudi ne veš, ali je v igri še kakšna težja poškodba ponesrečencev.

Lahko opišete potek reševalne operacije od trenutka,

ko ste vstopili v jamo?

Vsi: Opis bo bolj grob, saj bi opisovanje podrobnosti vzelo preveč časa. Naloga prve ekipe, ki je šla v jamo, je bila, da najde ulete v jami, določi njihovo lokacijo in oceni, ali je jama glede na razmere dovolj varna. Nadalje smo preverili, v kakšnem stanju so in ali kaj potrebujejo. Ker smo imeli informacijo, da veliko hrane nimajo, smo jim za vsak primer v jamo nesli nekaj hrane. Druga ekipa je do njih ponovno prinesla hrano, dodatna oblačila in že tudi suhe reševalne obleke, v katerih bi jih iz jame

transportirali. Tretja ekipa jih je nato iz jame pripeljala.

Vi ste bili torej prva ekipa?

Alan: V prvi ekipi smo bili Sebastjan Gantar, Simon Burja, Igor Vrhovec in Alan Bizjak. Vodja ekipe je bil Simon Burja. Naš cilj je bil najti ulete, določiti njihovo lokacijo in preveriti, v kakšnem stanju so ujeti in ali kaj potrebujejo.

V drugi ekipi so bili Matej Mihailovski, Jaka Petruša, Boštjan Mihelič, Aljoša Volk in Damir Podnar. Vodja ekipe je bil Damir Podnar. Njihov cilj je bil do ujetih dostaviti dodatno



hrano, prinesiti topla oblačila in reševalne obleke, v katerih bi jih transportirali iz jame. Druga ekipa je ocenila, da je reševanje še vedno preveč nevarno in da je bolje še kak dan počakati. Tretja ekipa je bila v enaki sestavi kot prva ekipa. Voda je že dovolj upadla. Naš cilj je bil samo spraviti ujete iz jame.

Ujeti verjetno niso vedeli, da prihajate na pomoč?

Alan: Žal v jami ne delujejo ne prenosni telefoni ne GPS naprave. Komunikacije z zunanjim svetom ni. Reševalno akcijo mora sprožiti nekdo, ki je zunaj jame in vas pogreša, ali pa nekomu uspe priti iz jame in pokliče na pomoč. Ujeti niso vedeli, kaj se zunaj dogaja in da je bilo sproženo reševanje. Prihod prvih reševalcev je bil zanje olajšanje. Izveš, da te pa nekdo le pogreša. Reševalci do ujetih/poškodovanih praktično vedno napeljemo komunikacijski kabel, ki nam med reševanjem omogoča komunikacijo z reševalnimi ekipami izven jame. Žal napeljava komunikacijskega kabla pri tem reševanju zaradi deroče vode ni bila mogoča. Komuniciranje z zunanjim svetom je potekalo skoraj enako kot v starih časih, ko so si še izmenjevali klasična pisma.

Kakšne so bile glavne težave in izzivi med reševanjem?

Vsi: Glavna težava in nevarnost je bila deroča voda, stalno dvigovanje nivoja vode in okrnjena komunikacija z zunanjimi ekipami. Pomembno je, da se vodstvo reševanja v dogovoru s potapljači reševalci ustrezno odloči, kdaj so razmere za dostop v jamo in kasneje tudi reševanje ujetih primerne.

Kako bi opisali Križno jamo, njene posebnosti in nevarnosti?

Vsi: Križna jama je ena najlepših jam v Sloveniji. Znana je po

smaragdno zeleni vodi v jezerih in kristalni vidljivosti. Žal pa to lepoto jama pokaže samo v lepih vremenskih razmerah. Med reševanjem je nivo vode narastel za nekaj metrov, voda pa je bila deroča, divja in bolj podobna kavi. Ima tudi vse nevarnosti reševanja na divjih vodah. Dodatno nevarnost pa predstavlja še dvigajoči se nivo vode, ki lahko pri vrnitvi popolnoma zalije prehode. Na kritičnih mestih smo tako dodatno napeljali potapljaško vrstico, ki nam v primeru zalitja prehodov omogoči navigacijo oziroma vrnitev v ničti vidljivosti.

Kaj pa stres med tako zah-

tevno reševalno operacijo? Je prisoten tudi adrenalin?

Alan: Fokusiram se na cilj in upoštevam vse naučene varnostne postopke, da še dodatno ne ogrozim sebe in drugih.

Igor: Stres je vedno prisoten in je dobrodošel, saj si zato bolj pazljiv. Adrenalina pa kaj dosti ni, saj se med reševanjem ne spuščamo v situacije, ko bi se nam lahko kaj zgodilo. Pri reševanjih je tako, da nekdo že ima problem in mi bi naj problem rešili, ne pa problem postali še sami.

Ali obstajajo trenutki, ko vas je strah oziroma ste v dvomih med operacijo?





Alan: Dvom vedno obstaja, saj nikoli ne veš, kaj te bo čakalo med reševanjem v jami. Veš pa, da se bo po isti poti treba tudi vrniti, tako da se že na poti navznoter zamotiš z opazovanjem jame in postavitvijo morebitno potrebnih manevrov za reševanje. Vsekakor reševanje postane precej lažje, če izveš, da na drugi strani ne gre za kako težjo telesno poškodbo. Igor: Strahu ni, je pa skrb, da varno pridemo do oseb, ki potrebujejo pomoč in se potem tudi varno vrnemo nazaj na površje. Če bi med prodiranjem v jamo ugotovili, da so razmere prenevarne, bi se pač vrnili iz jame in treba bi bilo počakati, da se razmere izboljšajo.

Matej: V primeru strahu nikakor ne smeš v vodo ali na intervencijo. Treba pa je imeti spoštovanje do okolja, v katero se podajamo. Tam smo tujci, odvisni od svojega znanja in

opreme. V primeru, da pride do dvoma, nelagodja ali kakršne koli druge težave, je najbolj varno potop zaključiti. Ko veš, da te nekje čakajo ljudje, ki potrebujejo pomoč, se seveda potrudiš po svojih najboljših močeh, vendar pa zavestno ne smeš siliti v nepotrebna tveganja.

Kakšen je bil vpliv tehnologije in opreme na uspešnost reševanja?

Vsi: Tehnologija in oprema se vsako leto izboljšujeta. Izboljšave reševalcem omogočajo lažje in hitrejše reševanje, raziskovalcem pa lažje prodiranje do še neznanih delov jam. Zelo pomembna so tudi znanja, ki jih ob reševanju ne moreš neposredno videti, kot so na primer natančne napovedi meteorologov, da čim bolje ocenimo, do kdaj naj bi voda npr. naraščala in kdaj začela upadati. V veliko

pomoč so vedno tudi lokalni prebivalci in jamarji, ki razmere dobro poznajo. No, tu ni toliko tehnologije, kot so pretekle izkušnje lokalcev.

Kako ste se počutili, ko ste uspešno zaključili reševalno operacijo?

Alan: Olajšanje in zadovoljstvo. Veš, da greš končno lahko domov. Vsaka medalja pa ima dve plati. Reševalna akcija je zagotovo povzročila poškodbe v jami. Vsekakor upam, da teh poškodb ni preveč.

Igor: Si zadovoljen, saj si nekemu pomagal iz neprijetne situacije in hkrati poskrbel, da se kljub zahtevnim razmeram ni nikomur nič zgodilo.

Matej: Po končani operaciji sem bil vesel, da smo lahko ujetim v jami pomagali in da se je vse lepo in uspešno izteklo. Hkrati pa si bogatejši za novo izkušnjo.

Kakšen je bil prvi odziv rešene družine?

Vsi: Ko čakaš v jami in nimaš nobenega stika z zunanjim svetom, čas zagotovo počasneje teče. Ne veš, kaj se zunaj dogaja in ali te kdo že pogreša. Zagotovo so občutili olajšanje, ko so zagledali prve reševalce.

Kaj menite, da je bilo ključno za uspeh te reševalne akcije?

Vsi: Usposobljenost za reševanje za sifoni ter sodelovanje znotraj ekipe in med ekipami/slужbami.



Sifoni so posebne značilnosti v jamah, ki predstavljajo delno ali v celoti poplavljen prehode ali rove. So naravno oblikovani vodni kanali, ki se lahko raztezajo horizontalno ali vertikalno in so deloma ali v celoti napolnjeni z vodo. V jamskem potapljanju je prečkanje sifona eden največjih izzivov, saj zahteva potapljanje v zaprtih, pogosto tesnih in težko dostopnih prostorih pod zemljo.



Kaj ste se naučili iz te izkušnje in kako to vpliva na vaše nadaljnje delo?

Alan: Za uspešno izvedbo reševanja je potrebno sodelovanje različnih ekip in služb.

Igor: Mislim, da za nas, razen fizičnega napora, ni bilo zelo zahtevno. Vidiš pa, da za teboj stoji cela »mašinerija«, ki ti daje podporo: nekaj moraš jesti, se nekje spočiti, nekje dobiti ustrezno opremo, ki jo ujeti v jami potrebujejo. In za to skrbijo druge službe. Usklajenost med službami je torej res pomembna.

Matej: Pri tej intervenciji sem morda bolj kot pri drugih opazil kakovostno sodelovanje med različnimi službami in seveda, kar je najpomembnejše,

sodelovanje in medsebojno dopolnjevanje članov reševalnih ekip. V realni situaciji se najlepše pokaže, kako je, če se člani dobro poznajo in vsak od njih prispeva svoj del k skupnemu cilju.

Kakšen nasvet bi dali mladim, ki se želijo ukvarjati z jamskim potapljanjem in reševanjem?

Alan: Odgovor prepuščam bolj izkušenima mačkoma v tem »poslu«.

Igor: Za jamsko potapljanje velja, da se čim manj promovira in da se tečaji ne reklamirajo. Tale naš intervju s tega vidika tako ni najbolj primeren (smeh). Manj ljudi se potaplja v jame, manj je možnosti, da bo šlo kaj narobe. Tisti, ki pa si tega res

želijo, naj se najprej primerno izobrazijo tako s področja jamarstva kot tudi potapljanja. In potem med obiski jam vidiš, ali ti to okolje ustreza ali ne. Če ti, nadaljuješ s tečaji reševanja.

Matej: Jamsko potapljanje je vrsta potapljanja, ki zahteva največ znanja in izkušenj. Jamskega potapljanja ne priporočam nikomur, saj gre za relativno nevarno dejavnost. Kdor pa se vendarle odloči za to, pa mora iti skozi serijo tečajev in usposabljanj, predhodno pa mora imeti veliko potapljaških izkušenj v odprti vodi. Kljub opravljenim vsem tečajem se moramo tovrstnega potapljanja lotiti postopno in nikoli preko meje svojih psihofizičnih sposobnosti.



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Kdo je prejel prestižno nagrado Logist leta 2023?

Odgovor: _____

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 24. maja 2024**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 27. maja 2024**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z igralnimi kartami SŽ – Tovorni promet, d. o. o.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.

Pooblaščen oseba za varstvo osebnih podatkov pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžrebani in upravičeni do nagrade, kontaktiramo.

Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebni podatki, ki jih obdelujemo so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.

Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitev obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.



Moderni časi ali dobri stari časi?

Skoraj pol stoletja je minilo, kar je Karl-Ernst Maedel, inženir in izvrsten pisec knjig o železnici, v enem svojih del objavil nekoliko trpko, a presenetljivo moderno razmišljanje, ki mu brez pridržka lahko priznamo veljavo tudi danes.



Karl-Ernst Maedel

kmalu no bo nobenega pravega cilja več, iščemo varnost v preteklosti, v svojem otroškem svetu, navsezadnje gre le zanj. Kajti na bedo preteklih stoletij ne misli nihče. Radi imamo staro pohištvo, stare slike, stare hiše, stare avte, da, a na lakoto, jetiko, umrljivost otrok in nesvobodo ne želimo misliti. Kako banalne so te stvari! Nostalgija ni nič drugega kot nov izraz strahu pred življenjem človeka enaindvajsetega stoletja, stoletja, ki je – merjeno po inteligenci znanosti – menda najbolj idiotsko v celotni zgodovini človeštva.

Ali pa naj gledamo na stvari drugače? Kaj je pravzaprav naš ideal? Ga mar poznamo? Oj, preberimo, kar je neki strojevodja objavil v železniški reviji:

»Ja, priznam, kadar opraviš takole osem, deset ur na svojem najmodernejšem, elektronsko krmiljenem, zračno vzmetenem, s panoramskimi stekli opremljenem električnem vozilu in stres popusti, nisem pa dovolj utrujen, da bi lahko zaspal, takrat mislim na stare parne lokomotive. Na zamaščeno, zaprašeno, stresajočo, suvajočo, po vročem olju dišečo parno lokomotivo, na kateri je od vseh koncev vleklo, na kateri sedež ni bil oljno hidravlično vzmeten, temveč je bil lesen in brez naslona in na katerem si si do krvi ogulil trtico.

V nenavadnem času živimo. Obdaja nas blagostanje, o katerem si naši predniki niso upali niti sanjati, lahko si privoščimo vsemogoče telesne užitke, ob katerih bi stari Lukul prebledel od zavisti, uživamo duhovno svobodo, ki bi se najplemenitejšim duhovom naše zgodovine v najboljšem primeru zdela fatamorgana, v morali so padli vsi tabuji, zadnje skrivnosti seksa in erotike poučujejo že v šoli, kar je bilo še pred nekaj desetletji nepojmljivo, in vendar nismo zadovoljni. Je bilo torej vse tisočletno hrepenenje človeštva po zemeljski sreči le zapeljiv, a zahrbtnen privid? Saj jo vendar imamo, lahko jo vsak dan uživamo, to zemeljsko srečo, še večjo si je komajda mogoče zamisliti. Njeni neprekosljivi popolnosti manjkata vendar samo še ukinitev dela in večno zdravje.

Toda glej, tudi blagostanje nas ne zadovoljuje na dolgi rok, pogledi ljudi se obračajo nazaj v tisti čas, ko je bil svet očitno še zdrav. Pa je bil zdrav? Nikoli ni bil! To, kar danes doživljamo kot nostalgijo, je le preusmeritev naših hrepenenj, naših sanjarij. Ker v popolni družbi blagostanja

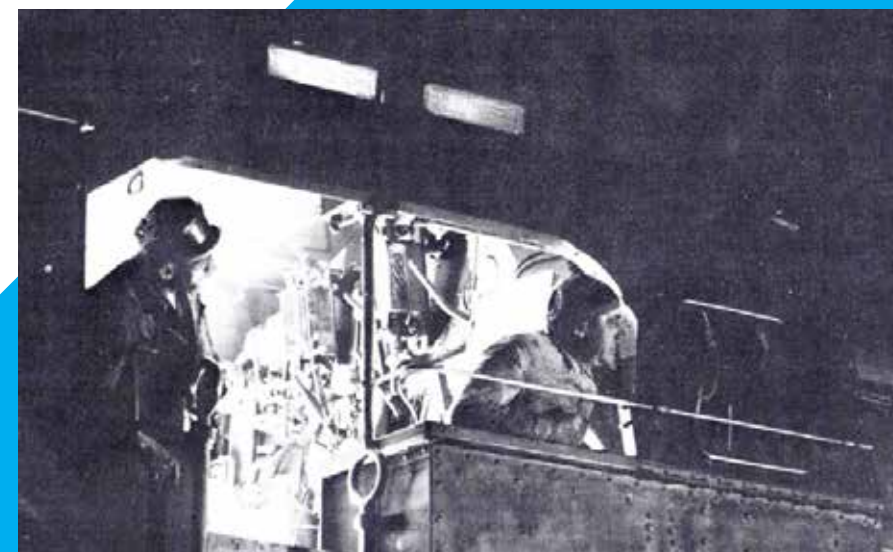
Obide me, da bi enkrat spet tako zares garal, da teče pot po hrbtu in se na čelu, počrnelem od premoga, delajo beli potočki! Da bi duhal vonj po razbeljenem železu, kadar skoraj dvometrska kolesa brusijo tirnice, ko se zavrtijo v prazno, da bi držal ročaj lopate, ki so ga zgladile številne žuljaste roke kurjačev, da bi se boril z ognjem, vodo in paro z močjo mišic, z razumom in izkušnjami! Ja, gospodje, bila je umetnost, imeti to cizo prav v trenutku odhoda tako nabrušeno, da so varnostni ventili lahko brneli, tik preden bi se odprli, da je bilo vode v vodokazu ravno tri četrtine in da je bil oženj ravno prav pregoren. Umetnost, ki so jo kolegi vsak dan nešteto krat prakticirali, ne da bi kaj veliko govorili o tem, samoumevna umetnost! Kdor tega ni obvladal, je morda v življenju vseeno lahko kaj postal, kurjač pa prav gotovo ne!

Enkrat spet bi hotel lopato za lopato metati črno se lesketajoče grude v belo žarenje, s priprtimi očmi iskati lahko temnejša mesta, kjer je oženj odgorel, slišati šumenje injektorja in enakomerno bučanje spredaj iz dimnika, ki mi skupaj s svetlo rjavim dimom sporoča, da je vse v redu, da bomo zlahka zmogli vzpon z našim 1000-tonskim tovornim vlakom. Da, poznali smo sleherni grič, vedeli, kje je bila potrebna para, in natančno poznali tisto točko, ko jo je mojster zaprl. Niti ena lopata preveč ni zletela v peč!

Je mar tudi vam kdaj tako pri duši? Vam ne gre včasih na živce vsa ta novodobnost, ki sicer brez prestanka obremenjuje živce, mišice pa pusti, da zakrnijo? Vsekakor kdaj pa kdaj podvomim, ali je napredek res tako velik zato, ker je telesni napor skoraj izginil, saj je potem treba presežne kilograme odpravljati v bazenih, fitnesih, savnah ali na teku po gozdu.

Stvar je takrat imela eno samo napako: moral si! Če se ti je ljubilo ali ne, če je bilo 28 stopinj v senci ali minus 17 stopinj mraza. Moral si priplesati v službo ponoči ob pol dveh. In potem si se z ropotajočimi oljnimi kanglami spotikal v skladišče, pa z rokami, zamrlimi od mraza, vrtel zamrznjeni ventil napajalnika, metal tone premoga v veliko luknjo in se spodaj v kanalu motovilil med zamaščenimi osmi, da bi naoljil ležaje, kajti ob 4:37 je imel vlak odhod, in takrat je morala biti stara kljusa usposobljena.

To bi moralo biti prostovoljno. Potem, menim, bi se komaj ubranili mož, ki bi še enkrat želeli takšne 06 ali 03 zavihteti čez hrib!«



Karl-Ernst Maedel: V strojevodski hišici parnih, dizelskih in električnih lokomotiv, poglavje Zadnja vožnja (izvleček), založba Franckh, Stuttgart, 1976

Pred odhodom ... Foto inž. Otto Zell

Če so te vrstice kakšnega od bralcev, zagledanih v napredek, vrnila na tla navadnega vsakdanjika, je njihov namen dosežen. Najmodernejša Živa, kot kaže, le ni non plus ultra svojega časa. Toda tudi stara breča s svojim strojevodskim stojiščem ni bila. Kaj sploh pomeni »vodja stroja« pri moderni vleki? Ga mar potniki sploh opazijo? Strojvodja je postal neviden, saj gleda skozi okno le, ko pričakuje signal za odhod. Stik z občinstvom se je pretrgal, uničen je, ni ga več. Saj tudi ni več pravega strojevodskega prostora, namesto njega je kokpit, ki pooseblja drugačen pogled na svet. Nekoč so bili stari strojevodje v ospredju, namreč tista množica prizadevnih, katerih prednik je bil George Stephenson, ki je na svoji Rocket s pretanjenim občutkom ravnal z viličastim krmiljem, pa tudi v krzno zaviti možje, ki so na odprti strojevodski ploščadi gnali svoje vlake skozi snežni metež na Krasu, ali pa tisti, ki so tako v Nemčiji kot v Angliji pognali lokomotive več kot 200 km/h. Pa tudi stari strojevodje električnih lokomotiv, ki so se mučili z bredami, sodijo sem, saj so jih krmilili skorajda s fizično močjo. V njihovem času še ni bilo avtostopa in vseh tistih naprav enaindvajsetega stoletja, kakor koli se že imenujejo.

Stara garda izumira. Brez dvoma so možje v belih srajcah, ki sedijo v kokpitu lokomotive, prav tako častivredni, zanesljivi in prizadevni kot njihovi parni očetje. Razlike pa ni mogoče zanikati. Tehnik vožnje v kokpitu ni več zanimiv, noben otrok ne gleda več s sijočimi očmi navzgor k strojevodski hišici in ponoči ne zadrhti od groze zaradi lesketajoče se kantice za olje. In če že gre kdaj ob vlaku naprej do električne lokomotive, Žive, brižitke ali vectrona, ne vidi ničesar. Očaranost nad železnico je minila.

Slovo od parne lokomotive v Sloveniji

Kdaj se je pravzaprav končala doba parnih lokomotiv v Sloveniji? Nekoliko presenetljivo lahko ugotovimo, da se sploh še ni, če seveda upoštevamo vse lokomotive, tudi tiste v industriji. Še danes namreč v ljubljanski toplarni deluje lokomotiva LBV-04 (LBV – Lokomotiva Bez Vatre oz. lokomotiva brez ognja), ki na toplarniškem dvorišču premika vagone s premogom. Lokomotiva nima peči, paro dobiva kar od glavnih kotlov toplarne. Poraba je za toplarno neznatna in energija praktično zastoj, parne lokomotive pa so nasploh zelo robustne in enostavne za vzdrževanje – bili bi neumni, če bi se temu odpovedali, čeprav so že mislili na dizelsko primikalko. A LBV so sklenili še obdržati in so celo naročili popolno revizijo – to so avgusta 2017 izvedli upokojenci nekdanjih Centralnih delavnic v Šiški, železniški muzej pa jim je v ta namen velikodušno odstopil delavniški prostor.



LBV-04 na delu v ljubljanski toplarni – foto Bogić

Bolj prav je, če se omejimo na proge z javnim prometom, torej na proge Slovenskih železnic. Tu se je obdobje parnih lokomotiv izteklo leta 1978 in v zavesti številnih ljudi je, da je zadnja slavnostna vožnja potekala 11. aprila tega leta z lokomotivo 33-110 med Ljubljano in Postojno. Celo to se ve, kako je bilo sestavljeno lokomotivsko moštvo za to posebno nalogo: strojevodja je bil Damjan Zajc, kurjač Milenko Pančič, vodja moštva pa inženir Alojz Škrbinc. A kot zakleto se je celo na tej vožnji zgodila okvara: po napornem vzponu od Borovnice proti Logatcu se je stalil eden od obeh pogonskih ležajev. Vendar so lokomotivo hitro za silo usposobili, da je le pripeljala svoj vlak na cilj. Potem je bila sprejeta v muzejsko zbirko in je zdaj v trajni izposoji v Parku vojaške zgodovine v Pivki, kjer v svoji prvotni nemški podobi s številko 52 4936 predstavlja dobo 2. svetovne vojne.



33-110, ko je bila leta 1977 še v službi in pri polni moči – foto Igor Malahovsky

A to je bilo slovo od parne vleke le v ljubljanskem vozlišču, na Dolenjskem in s tem v vsej Sloveniji so zaključili nekoliko pozneje: 14. maja 1978 so izvedli poslovilno vožnjo z lokomotivo 25-019, ki sta jo vodila strojevodja Branko Ivanež in kurjač Silvo Kovačec, z njima pa je bil strojevodja inštruktor Jože Cesar.



Svojo lokomotivo so v Novem mestu za njeno zadnjo nalogo lepo okrasili – foto John Berry



Takole je inž. Ozvald zabeležil vrnitev slavnostnega vlaka iz Semiča

A glej, 25-019 se ni dala! Čeprav so jo že zapeljali na enega slepih tirov, ki vodijo z okretnice, so jo poklicali iz pokoja, saj je bila vendar še pri polni moči (njen revizijski rok se še ni iztekel.) Pomagala je pri poglobitvi proge pod Golovcem, ki je bila potrebna zaradi razširitve Karlovške ceste in novega mostu čez Gruberjev prekop – pred tem je bilo križanje proge z Dolenjsko cesto v nivoju in zavarovano z zapornicami, kar je bilo z modernizacijo nevzdržno. 25-019 je takrat prevažala vagonce z gramozom.



25-019 z vlakom z gramozom ob Gruberjevem prekoku 23. 6. 1978 – foto inž. Ozvald

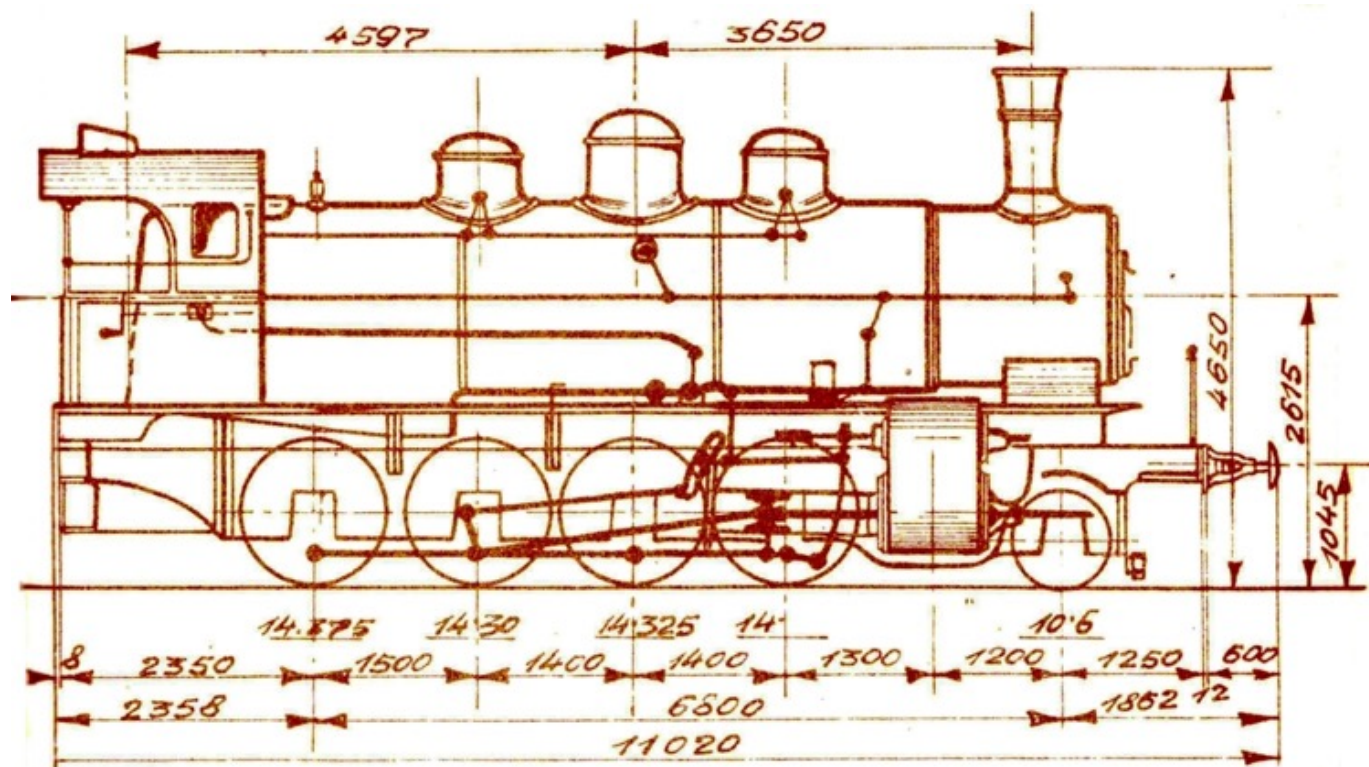
Potem pa se je njen čas dokončno iztekel in zdaj stoji na svojem slepem tiru onkraj okretnice v Novem mestu. Tudi njej čas ne prizanaša ...



25-019 kot muzejski pomnik na svojem tiru v Novem mestu – foto Bogić

Kakšna je bila torej lokomotiva, ki ji je pripadla tako pomembna vloga?

V primerjavi z novjšimi lokomotivami se ne zdi posebno velika, vendar pa gre za eno najuspešnejših srednje velikih lokomotiv za tovarne vlake. A v prvotni, mokroparni izvedbi, jo je svetovno znani avstrijski konstruktor Karl Gölsdorf namenil potniškimi in brzi vlakom na progi čez Arlberg, kjer so bili nezaslišani vzponi od 27 do 31 promilov! Gölsdorf jo je leta 1897 konstruiral kot lokomotivo z zveznim delovanjem – para najprej opravi pol dela v jakotlačnem valju na desnem boku in se potem pretoči v šibkotlačni valj na levi strani, kjer opravi preostalo polovico dela. Ker je seveda zaželeno, da bi na obeh bokih lokomotive vladale enake sile, ima šibkotlačni valj večji premer kot jakotlačni – spomnimo: sila na bat je enaka zmnožku tlaka in površine. Lokomotiva je bila za tisti čas mogočna in njen kotel je sodil med največje v Evropi. Ta vrsta kkStB 170 je razvijala moč 932 kilovatov in je postala najbolj razširjena lokomotiva na območju Avstro-Ogrske. Po razpadu monarhije so te lokomotive pri nas dobile oznako JDŽ 24 in ena, še neobnovljena, je ohranjena v muzeju. Gölsdorf je leta 1916 umrl in njegovo nasledstvo je prevzel njegov asistent Johann Rihosek. Kmalu po prelomu stoletja se je namreč uveljavilo pregrevanje pare, ki prinaša občutne prihranke pri premogu in vodi. Med prvo svetovno vojno je Rihosek Gölsdorfovo lokomotivo prenovil na pregreto paro (drugačen kotel, drugačen parni stroj). Prve lokomotive serije kkStB 270 so bile izdelane leta 1917 in so razvijale moč 1044 KW. Obnesle so se izvrstno in kar 253 teh lokomotiv so po vojni izvozili v Poljsko, Čehoslovaško, Jugoslavijo, kjer so dobile serijsko oznako JDŽ 25, in v Italijo, pozneje pa so jih naročile tudi romunske železnice. Nekaj so jih v svoji tovarni v Budimpešti izdelali tudi Madžari.



Osnovne dimenzije je najlažje razbrati iz tipske risbe, kjer pa je lokomotiva upodobljena brez zalogovnika, saj je bilo teh zgolj nekaj tipov in te lokomotive so bile večinoma spete z zalogovnikom tipa 156. Skupaj z njim so bile dolge 17 metrov in pol. Gre torej za razmeroma staro, a zelo uspešno konstrukcijo. Potem ko so se pojavile novejšje lokomotive, so stroji serije 25 postali standardne tovarne lokomotive deloma na glavnih, predvsem pa na stranskih progah, na primer na progah Maribor–Prevalje, Grobelno–Rogatec, Celje–Velenje, Ljubljana–Novo mesto in Kočevje, pa tudi Ljubljana–Kamnik. Med obema vojnoma so vozile tudi na Bohinjski progi med Jesenicami in Bohinjsko Bistrico. Pri nas jih je bilo skupaj 34, večina jih je prišla z okupacijskimi silami med 2. svetovno vojno in potem ostala pri nas. Da te lokomotive resnično niso bile od muh, povedo podatki v službenem dokumentu, v tako imenovanem dodatku k voznemu redu. Na popolnoma vodoravni in premi progi so teoretično lahko s kritično hitrostjo 23 km/h (tik preden kolesa začnejo zdrsavati in se vrteti v prazno) vlekli kar 1600 ton težek vlak, z največjo hitrostjo 60 km/h pa še vedno 800 ton. No, takšnih prog praktično ni, zato je morda bolj zanimiv podatek, koliko so zmogle na vzponu 26 promilov, kakršen je na Bohinjski progi med Mostom na Soči in Podbrdom. S kritično hitrostjo so zmogle 260 ton, s 30 km/h pa 200 ton. Hitreje na takšnem vzponu ni šlo. Zdaj razumemo, da je muzejska lokomotiva 25-026 na tej težavni progi sama zmogla vleči mali muzejski vlak v skupni teži 160 ton (skupaj s salonom in kolesarskim vagonom), k čemur je sicer treba prišteti še težo potnikov.



Te lokomotive so uživale takšno spoštovanje, da jih je v muzejski zbirki ohranjenih kar pet, 25-026 pa je bila kot zadnja usposobljena za vleko muzejskega vlaka. Zdaj čaka na dokončanje revizijskega popravila – vse glavne stvari so bile že postorjene – in upa na ponovno obuditev v življenje.

Zasnjana 25-026, pripravljena na muzejsko nalogo – foto inž. Primož Ozvald

Mi urejamo in nadziramo medije in elektronske komunikacije. Ti pa se z MiPi-jem sam zaščitiš pred tveganji, ki jih prinaša uporaba digitalnih virov.



@Beri_MiPi in vedel boš VEČ.



<https://mipi.si>



<https://www.facebook.com/PortalMiPi>



https://www.instagram.com/beri_mipi



Beri_MiPi, da boš medije in informacijsko tehnologijo uporabljal ter soustvarjal kritično in premišljeno.

MiPi je projekt Agencije za komunikacijska omrežja in storitve Republike Slovenije.

Zdravstvena preventiva v Središču Vitalis

Kjer zdravje in dobro počutje dosežeta svoj zenit

V sodobnem svetu, kjer hitri tempo življenja in stres postajata stalnica vsakdana, je ključnega pomena, da si vzamemo čas za nego našega največjega bogastva – zdravja. Središče Vitalis z odlično zasnovanimi programi zdravstvene preventive ponuja priložnost vsakemu izmed nas, da naredi korak naprej k bolj zdravemu in izpolnjenemu življenju. Programi so namenjeni krepitvi zdravja, izboljšanju psihofizičnih sposobnosti, obvladovanju stresa in s tem dvigu delovne sposobnosti ter boljšega počutja zaposlenih v skupini Slovenske železnice.

Zakaj izbrati Središče Vitalis?

Z udeležbo v programih Središča Vitalis lahko učinkovito preprečite razvoj številnih sodobnih bolezni, kot so debelost, povišan krvni tlak, povišan holesterol, sladkorna bolezen, bolečine v hrbtu in osteoporoza. Na voljo so trije programi, dva dvodnevna programa, ki se v vsebini razlikujeta v tem, da ima Program za obvladovanje stresa več vsebin in delavnic s področja duševnega zdravja. Enodnevni program pa je namenjen tistim, z bolj gostim urnikom.



Središče Vitalis vam nudi:



SVETOVANJE

Individualni razgovori
Meritve telesne sestave in tlaka
Delavnice o ustrezni prehrani in zdravem življenjskem slogu
Učenje sprostitvenih tehnik



SPROSTITEV

Savna
Masaža
Pedikura
Meditacija



DRUŽENJE

Kopanje v Vodnem mestu Atlantis
Večerja v gostilni Jurman

Zaposleni v skupini SŽ imajo vsake dve leti in pol pravico do udeležbe v programih zdravstvene preventive, ki jih v celoti krije družba. Ta pravica se pridobi po petih letih dela v družbi iz skupine SŽ.

Za čas udeležbe na zdravstveni preventivi se zaposlenemu zagotovita dva dneva službene odsotnosti v koledarskem letu za dvodnevni program in en dan službene odsotnosti za enodnevni program. Upoštevajoč interval dveh let in pol ter dveh dni službene odsotnosti to v primeru udeležbe na enodnevnem programu velja, da je v obdobju dveh let in pol dela v skupini možna udeležba na dveh enodnevnih programih.



VSEBINA (odvisno od izbranega programa)

• INDIVIDUALNA MERITEV TEŽE, VIŠINE, KRVNEGA TLAKA, RAZGOVOR

Meritve so zelo dober pokazatelj stanja in na podlagi le-teh svetujemo in oblikujemo ustrezen program ter načrt za ohranjanje zdravja. Udeleženci izpolnijo kratek zdravstveni vprašalnik ter imajo možnost izraziti želje in postaviti vprašanja. Svetovanje in razdelitev v primerno skupino glede na zmožnosti ter specifične delovnega mesta, ki ga udeleženec opravlja (sedeče delo, fizično aktivno delo, fizično zelo zahtevno delo) in željo posameznika + prehransko priporočilo.

• DELAVNICA IN VADBA: BOLEČINE SPODNJEGA DELA HRBTI

Teoretični del: Zgradba hrbtenice, obremenitve, ki delujejo na hrbtenico v različnih položajih (stoje, sede, dvigi bremen), gibanje in gibalna terapija.

Praktični del: Razbremenitev hrbtenice, aktivni odmori, preventivna vadba – odvisno od skupine udeležencev – podrobnosti prilagodimo njihovi specifični, obremenitvam in težavam.

• DELAVNICA O PREHRANI IN UVAJANJE SPREMEMB

Krajša delavnica splošnih smernic o prehrani, jedilnikih ... pomenu ohranjanja indeksa telesne mase v primernem razponu.

• FUNKCIONALNA VADBA

Funkcionalna vadba za oblikovanje telesa s premagovanjem teže lastnega telesa. Pod imenom kalistenika so podobno vadbo poznali že stari Grki.

Vadbo sestavljata tek in vaje za moč. Tek se lahko uporablja kot sredstvo za ogrevanje, v kombinaciji z vajami za moč ali pa kot samostojna vadba.

Vaje za moč se izvajajo z lastno težo: počepi, izpadni koraki, sklece, zgibi, trebušnjaki, poskoki in še mnogo drugih. Pri vadbi uporabljamo tudi pripomočke: različne žoge (težke, pilates), elastike (lahko kot pomoč pri zgibih), proste uteži, kettlebelli, vrv in še mnoge druge.

• SPROŠČANJE Z DIHALNIMI VAJAMI

Spremembe v življenju po navadi terjajo precej energije. Predstavimo teorijo vpeljevanja sprememb in kako nam lahko koristi v vsakdanjem življenju.

Dihalne vaje so najkrajša in najenostavnejša pot do sprostitve in umiritve. Izvaja jih lahko kjerkoli in kadarkoli.

• PEDIKURA (medicinska)

Pedikura je negovanje zdravih, utrujenih in lažje poškodovanih nog. Je humano delo, ki vzporedno s preventivno medicino reši marsikateri zaplet na stopalih, ki bi se lahko razvil v resno obolenje. Medicinska pedikura se nanaša na sanacijo žuljev, vraščenih nohtov, globljih kožnih razpok na peti in drugih delih stopala, odstranjevanje globljih in težje dostopnih otiščancev, kurjih oči, izdelavo nadomestka za odstranjen del nohta in zdravljenje vraščenih nohtov s primernimi sponkami.

• SAVNA

Savne so zelo primerne za sprostitve. Pozabimo na vsakodnevne obveznosti in skrbi ter dovolimo mislim, da odidejo svojo pot. Prostor, kjer pričakujemo mir, tišino ter intimo, dovoli, da se lahko sprostimo. Savne pomagajo pri razstrupljanju telesa in so primerne za optimalno delovanje krvnega obtoka. Pred uporabo preverimo kontraindikacije (srčne bolezni, osteoporoza, ipd).

• MASAŽA TELESA

Masaža ni le dobra za kratkotrajno sprostitve telesa, ampak prinaša mnogo pozitivnih učinkov na naše telo. Masaža izboljšuje krvni obtok in sprošča mišice. Po masaži boste bolje spali, masaža nas pomirja, krepi imunski sistem, izboljšuje prebavo, lajša kronična obolenja.

• KAKO OMEJITI STRES S PRAVILNO PREHRANO IN GIBANJEM

Raziskave so pokazale, da primerna vadba in ustrežna prehrana zmanjšata stres, depresijo in izgorelost in povečujeta odpornost organizma. Na delavnici boste izvedeli, kako svoje telo hitreje spravite nazaj v polni pogon ter se tako znebite utrujenosti in izčrpanosti.

• TELESNE VAJE: ANTISTRESNI JUTRANJ RITUAL

Ne glede na to, ali ste jutranji človek ali nočna ptica, vstajanje iz postelje vedno zahteva nekaj napora. Namesto da na jutro gledamo kot na opravilo, jih raje spremenimo v ritual dobrega počutja, katerega učinki trajajo cel dan. Z jutranjo vadbo boste prebudili metabolizem ter izboljšali koncentracijo.

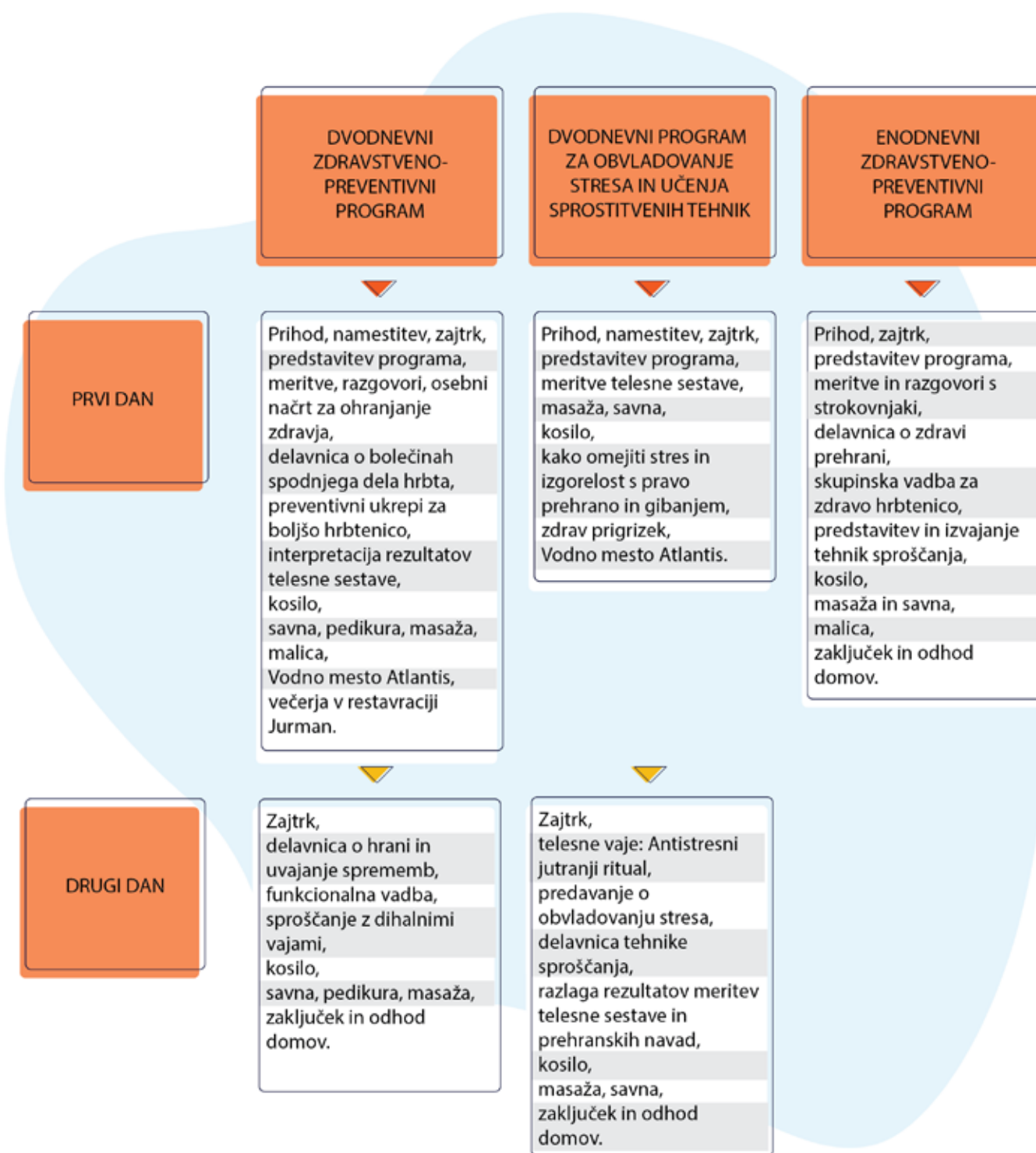
• PREDAVANJE O OBVLADOVANJU STRESA

Obvladovanje stresa je pomemben pogoj za kakovostno življenje.

Spoznali boste kaj je stres, prepoznali situacije in dejavnike, ki stres povzročajo, razumeli povezanost psihološkega dogajanja in telesnih odzivov ter se naučili kako stres zmanjševati in obvladovati. Prikazani bodo različni praktični načini, kako se s stresom spoprijemati, kot so npr. kontrola misli, kontrola čustev, tehnike sproščanja ...

• DELAVNICA TEHNIKE SPROŠČANJA

Tehnike sproščanja lahko zmanjšajo in omejijo simptome stresa in pomagajo do bolj kakovostnega življenja. Na delavnici boste spoznali in preizkusili nekaj različnih tehnik sproščanja.



PRIJAVNICA NA ZDRAVSTVENO PREVENTIVNI PROGRAM V SREDIŠČU VITALIS

Podpisani/a: _____, kadrovska številka: _____
(ime, priimek, spol (v oklepaju))

Služba: _____, kontakt: _____
(družba, služba) (ŽAT, GSM)

mail: : _____, zaposlen/a v družbi od leta _____.

se bom udeležil enega od treh izbirnih programov (spodaj obkroži):

- A) Enodnevni zdravstveno preventivni program**
- B) Dvodnevni zdravstveno preventivni program**
- C) Dvodnevni program za obvladovanje stresa**

Termini za program A:

18. 3. 2024
 25. 3. 2024
 01. 4. 2024
 08. 4. 2024
 15. 4. 2024
 22. 4. 2024
 06. 5. 2024
 13. 5. 2024
 20. 5. 2024
 27. 5. 2024
 03. 6. 2024
 10. 6. 2024
 17. 6. 2024
 24. 6. 2024

Termini za program B:

21. IN 22. 3. 2024
 28. IN 29. 3. 2024
 04. IN 05. 4. 2024
 18. IN 19. 4. 2024
 25. IN 26. 4. 2024
 16. IN 17. 5. 2024
 23. IN 24. 5. 2024
 30. IN 31. 5. 2024
 13. IN 14. 6. 2024
 20. IN 21. 6. 2024
 28. IN 29. 6. 2024

Termini za program C:

11. IN 12. 4. 2024
 09. IN 10. 5. 2024
 06. IN 07. 6. 2024

Prosimo, da nam za lažjo organizacijo izpolnite še spodnji vprašalnik:

	(zaposleni)		(zakonec/partner)	
vegetarijanska prehrana:	DA	NE	DA	NE
prihod v Vitalis z lastnim prevoznim sredstvom:	DA	NE	DA	NE
želim prenočiti v Središču Vitalis (nočitev je pri programu B in C)	DA	NE	DA	NE
želim svojo sobo (za doplačilo)	DA	NE		

Izjavljam, da sem seznanjen/a s pogoji udeležbe v programih zdravstvene preventive.

Datum: _____ Podpis: _____



