

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Poslovanje v letošnjih prvih osmih mesecih pozitivno

Kadri

Raven izobrazbe in skrb za zdravje

Kakovost

Znižanje stroškov in povečanje vrednosti storitev v železniškem prometu

Fotoreportaža

Ko se zgodi ...

Potniški promet

Na izlet z vlakom: V Laško

Tujina

Češka balada

Prosti čas

Zmagoviti začetek kegljaške sezone





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

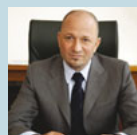
www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • lektorica: Darinka Lempl Pahor • tajništvo uredništva: Mateja Medvešek • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 10.506 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 25. oktobra 2011.



Kontejnerski vlak v Hrastovljah
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Poslovanje v letošnjih prvih osmih mesecih pozitivno

2



Kadri

Raven izobrazbe in skrb za zdravje

4



Kakovost

Znižanje stroškov in povečanje vrednosti storitev v železniškem prometu

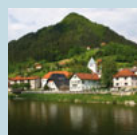
6



Fotoreportaža

Ko se zgodi ...

10



Potniški promet

Na izlet z vlakom: V Laško

12



Tujina

Češka balada

17



Prosti čas

Zmagoviti začetek kegljaške sezone

20



1

Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

Dobri polletni poslovni rezultati Slovenskih železnic so se nadaljevali tudi v poletnih mesecih. V letošnjih prvih osmih mesecih smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja. Čisti poslovni izid je bil sicer negativen, predvsem zaradi negativnih tečajnih razlik, vendar je bistveno boljši od načrtov. Skupni poslovni prihodki so bili večji kakor lani, prav tako so tudi tržni prihodki presegle lanske. Od januarja do avgusta smo prepeljali 5,9 odstotka več tovora kakor lani. Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je tudi večja od načrtov ter za 16,2 odstotka večja kakor lani.

Prvega septembra so Slovenske železnice postale holding, poslovne enote za potniški promet, tovorni promet, vzdrževanje infrastrukture in vodenje prometa pa so se preoblikovale v podjetja v okviru holdinga. Ustanovljena so bila podjetja za prevoz potnikov, za prevoz tovora in za infrastrukturo. Na trgu, ki ga že dobro poznajo in na katerem zagotavljajo železniški prevoz, logistične storitve, vzdrževanje infrastrukture in vodenje prometa, bodo še naprej povečevala kakovost storitev, pospeševala prodajo in zmanjševala lastne stroške. Izziv bo, kako na obstoječi železniški infrastrukturi ustvariti takšno dobičkonosnost oziroma takšno pozitivno razliko med prihodki in stroški, ki bi lahko zagotavljala večje možnosti za razvoj Slovenskih železnic. Železniška infrastruktura je namreč zastarela in ne omogoča kakovostnejših prevoznih storitev niti dolgoročne konkurenčne prednosti železniškega prometa. Železniško infrastrukturo bi bilo treba posodobiti, povečati zmogljivosti prog in železniških postaj ter graditi dvotirne proge, sodobne potniške terminale ter nove postaje in postajališča. Na primer, na petem koridorju, ki je za Slovenske železnice zelo pomemben, so proge deloma enotirne, neelektrificirane in imajo premajhen osni pritisk. Takšno stanje onemogoča optimalno izvedbo prevozov, zahteva angažiranje dodatnih sredstev in povzroča večje stroške.

Podjetje SŽ-Tovorni promet želi postati vodilni partner pri železniških prevozech na Balkanu in obdržati neodvisnost konkurenčnega prevoznika. Strateške usmeritve tovornega prometa so ohraniti položaj glavnega tovornega prevoznika v Sloveniji, razvoj novih storitev in internacionalizacija poslovanja. Med prednostnimi nalogami tovornega prometa sta predvsem usklajeno poslovanje z Luko Koper ter povečevanje prodaje.

SŽ-Potniški promet želi postati nosilec integriranega javnega prevoza in razvijati nove, dodatne storitve za potnike, tako na vlakih kot na postajah. Glavni strateški cilji potniškega prometa so usmerjeni v povečanje števila potnikov in dobičkonosnosti. Strateške usmeritve so razvoj integriranega javnega potniškega prometa, optimizacija poslovnih procesov za doseganje stroškovne učinkovitosti ter dvig prihodkov z izboljšanimi storitvami. Med strateškimi prioritetami so povezovanje javnega potniškega prometa ter usmeritev ponudbe in s tem tudi prevoznih zmogljivosti na najbolj perspektivne proge.

SŽ-Infrastruktura želi tudi v prihodnje obdržati dejavno vlogo pri določanju prednostnih investicij v JŽI. Zato je bistveno povečanje produktivnosti in izboljšanje kakovosti storitev s hkratnim izboljšanjem stroškovne učinkovitosti. Strateške usmeritve infrastrukture so prilagoditev programu investicij v JŽI, prilagoditev bodoči konfiguraciji JŽI, povečanje konkurenčnosti opravljanja storitev in prilagoditev notranjim spremembam.

Poslovanje v letošnjih prvih osmih mesecih pozitivno

V prvih osmih mesecih leta smo dosegli pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 445 tisoč evrov. Čisti poslovni izid je bil negativen, v višini 4,8 milijona evrov, od tega 3,9 milijona evrov zaradi negativnih tečajnih razlik ter 2,2 milijona evrov nenačrtovanega negativnega salda izvedenih finančnih instrumentov. Z izločitvijo vseh učinkov izrednih vplivov je bila ustvarjena čista izguba v višini 2,9 milijona evrov. Čisti poslovni izid je bistveno boljši od načrtov, saj poslovni načrt za to obdobje

predvideva čisto izgubo v višini 14,8 milijona evrov.

Poslovni prihodki so v obdobju od januarja do avgusta znašali 274,8 milijona evrov in so bili za 12,6 odstotka višji kakor lani, tržni prihodki pa so znašali 153,7 milijona evrov in so lanske presegle za 11,5 odstotka. Rezultat iz poslovanja je od načrtovanega boljši za 8,4 milijona evrov, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovarnega prometa in boljših rezultatov infrastrukture ter vodenja prometa. V tem obdobju smo prepeljali 11,86 milijona

ton blaga, kar je 5,9 odstotka več kakor lani, in opravili 2.603 milijone netotonskih kilometrov ali 12 odstotkov več kakor lani. Prepeljanih je bilo 10,4 milijona potnikov, kar je 2,5 odstotka manj kakor lani, in opravljenih 530 milijonov potniških kilometrov ali 4,7 odstotka manj kakor lani. Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je znašala 32.226 evrov in je za 5,9 odstotka večja od načrtov ter za 16,2 odstotka večja kakor lani.

Marko Tancar



Goran Brankovič, generalni direktor
(foto: Miško Kranjec)

Novi nadzorni svet Slovenskih železnic

Svet Agencije za upravljanje kapitalskih naložb (AUKN) je devetega septembra za člana nadzornega sveta Slovenskih železnic imenoval **Bojana**

Branka, Lojzeta Zajca, Viktorja Markežiča in Mitjo Grbca. Svet delavcev je sedmega septembra imenoval člana, ki bosta zastopala delojemalce,

in sicer **Silva Berdajsa in Nikolo Kneževiča.** Novi nadzorni svet Slovenskih železnic se je zbral 21. septembra na svoji konstitutivni seji. Člani so za

predsednika nadzornega sveta imenovali **Bojana Branka**, za njegovega namestnika pa **Silva Berdajsa.**

Marino Fakin

Postopek izbire novega generalnega direktorja se bo ponovil

Prejšnji nadzorni svet Slovenskih železnic, ki ga je vodil Igor Zajec, je za novega generalnega direktorja Slovenskih železnic izbral in imenoval **Ervina Pfeiferja.** Soglasje k imenovanju bi nato morala podati še Agencija za upravljanje kapitalskih naložb (AUKN). Novi nadzorni svet Slovenskih železnic, ki je bil imenovan ob reorganizaciji Slovenskih železnic v holding,

je na svoji drugi seji, četrtega oktobra, razpravljal o izbiri in postopku imenovanja novega generalnega direktorja Slovenskih železnic. Člani nadzornega sveta so soglasno sklenili, da novo imenovani nadzorni svet mnenja o izbirnem postopku in o izbiri generalnega direktorja ne bo podal, ker v tem postopku ni sodeloval. Agenciji za upravljanje kapitalskih naložb

(AUKN) so predlagali, da odloči o soglasju k imenovanju **Ervina Pfeiferja**, ki ga je izbral prejšnji nadzorni svet.

Agencija za kapitalske naložbe je svoje soglasje k imenovanju pogojevala s soglasjem novega nadzornega sveta Slovenskih železnic. Zato je predlog za izdajo soglasja petega oktobra iz formalnih razlogov zavrnila, in to utemeljila s tem,

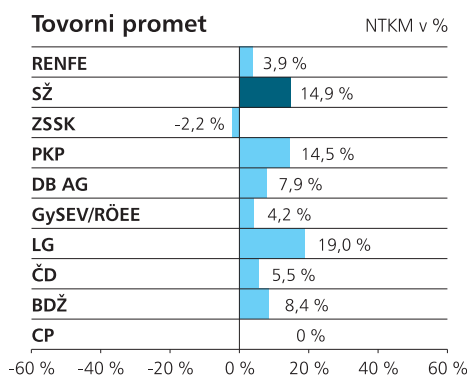
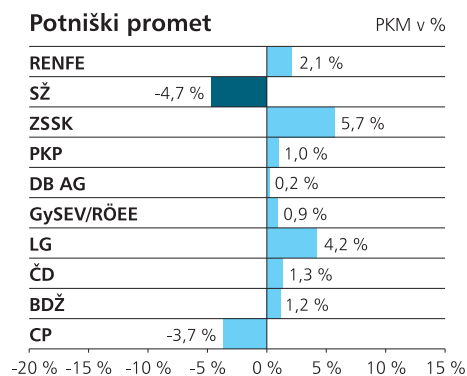
da novi nadzorni svet o predlaganem kandidatu za generalnega direktorja ni podal svojega mnenja.

Predsednik nadzornega sveta **Bojan Brank** je povedal, da bo nadzorni svet začel nov postopek izbire generalnega direktorja Slovenskih železnic.

Marino Fakin

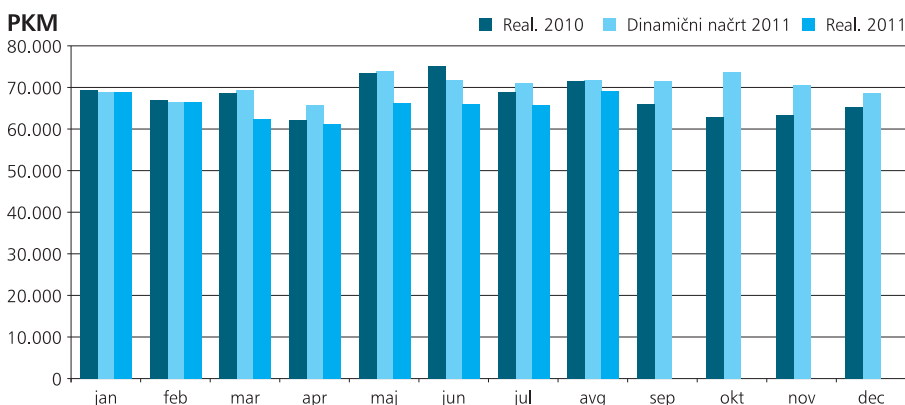
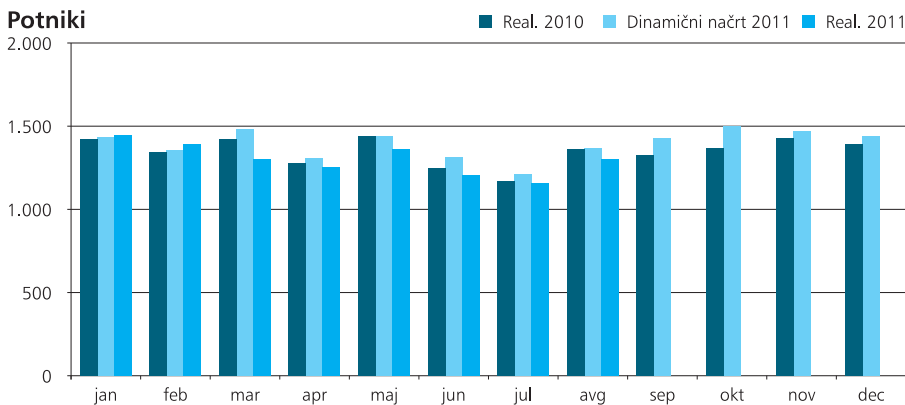
Obseg dela evropskih železnic

Januar–julij 2011/2010



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

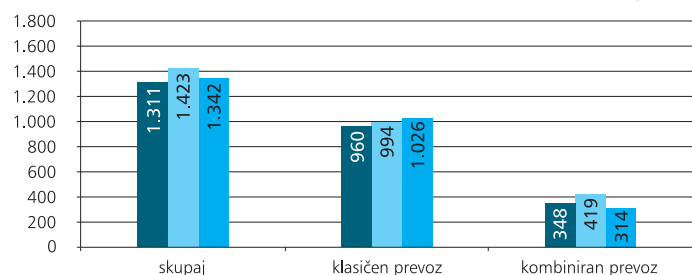


Avgust 2011 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

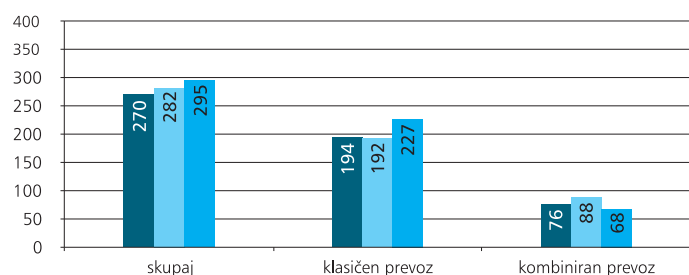
Prepeljeno blago

v 000 ton



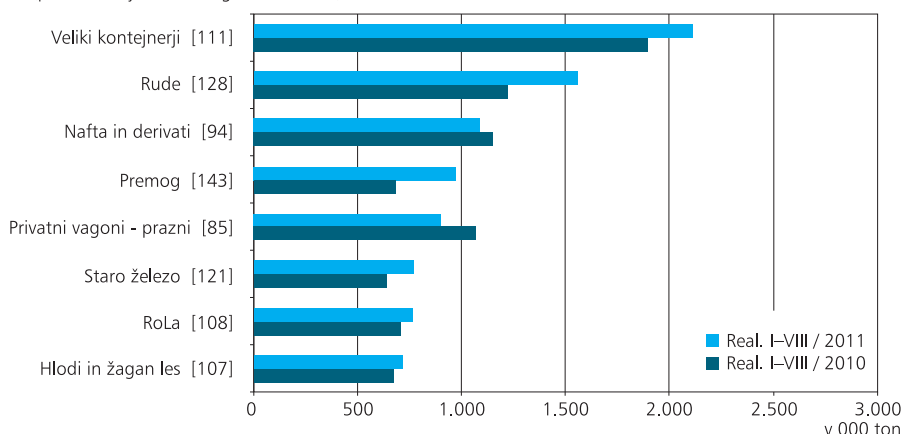
Opravljenost dela

v mio NTKM



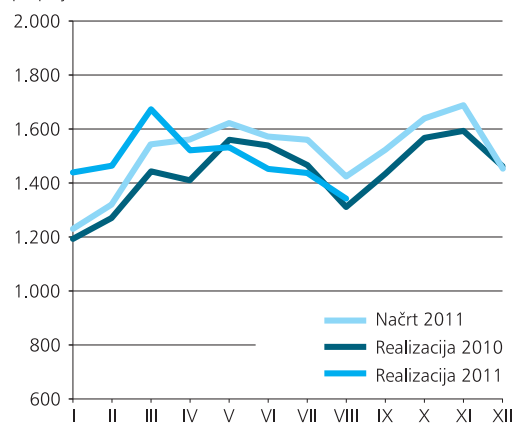
Prepeljani tovar

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Raven izobrazbe in skrb za zdravje

Nedavna raziskava Kliničnega inštituta za medicino dela, prometa in športa, je pokazala, da imajo manj izobraženi več težav z zdravjem in več kroničnih bolezni. Izsledki so relevantni tudi za Slovenske železnice, saj skoraj polovica delavcev nima srednješolske izobrazbe.

Srednja šola naj bi nam dala minimum znanja za samostojno, nenehno učenje v današnji spreminjajoči se družbi. Obvladovanje kroničnih bolezni pa zahteva več znanja pa tudi več nadzora nad življenjem. Ni se moč zanašati le na mnenje zdravnikov in drugih izvedencev. Ti niso navzoči v našem vsakdanjem življenju. Tam smo navzoči sami. Če smo bolj izobraženi, navadno bolje razumemo zdravje in skrbimo zanj, razen če nas pri tem ovirajo čustveni primanjkljaji in sami sebi nismo prav nič pomembni. Če je tako, kaj radi zamahnemo z roko, rekoč: »Ah, kaj bi tisto, bo že kako!«

Biti dovolj prožen, za prožne čase

Po mednarodni raziskavi pismenosti iz leta 1998, ki je potekala pod vodstvom Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) se je Slovenija med dvajsetimi sodelujočimi državami uvrstila na dno lestvice. Slabše so se uvrstile le še Poljska, Portugalska in Čile.¹⁾ Od takrat se je sicer že marsikaj spremenilo, a nekatere težave ostajajo zagotovo.

Tisti, ki so manj izobraženi, težko obdržijo in težko najdejo zaposlitev. Zaradi ozke poklicne usmeritve se težje zaposlijo v drugih poklicih, za katere nimajo pridobljene poklicne izobrazbe in usposobljenosti, kar je danes velik problem na trgu dela. Predvsem pa malo izobraženi ne razvijejo zmožnosti samostojnega učenja iz okolja, niso dovolj prožni za prožne čase, bi dejali. Leta 2007 se je formalno in/ali neformalno izobraževal in usposabljal vsak peti državljan EU in vsak drugi z visokošolsko izobrazbo (5.–6. stopnjo).

Nižja izobraženost vpliva na to, kako nekdo pridobiva infor-

macije, in predvsem na to, kako jih zna uporabiti, pa tudi na to, kako se znajde med ljudmi, na to, kako dobro postavi ustrezna vprašanja, na katera išče odgovor. Z drugimi besedami, če se vrnemo k zdravju, lahko rečemo, da imajo ti delavci slabši dostop do zdravstvenih informacij, kar je povezano z slabšim luščenjem pomembnih informacij, pa tudi omejeno uporabo informacijske tehnologije (računalnika in interneta). V Sloveniji ima sicer razmeroma visoko število gospodinjstev računalnik, kar pa še ne pomeni, da veliko število ljudi računalnik (dobro) uporablja.

Nižje izobraženi delavci imajo več težav z zdravjem, imajo več kroničnih bolezni in so manj osveščeni o možnostih zdravljenja in o skrbi za zdravje. Mnogi kadijo, pretiravajo z delom, jedo hrano s slabimi maščobami, slabimi vrstami sladkorja, preskačujejo obroke. So slabo prehranjeni ali podhranjeni, premalo se gibljejo. Danes je kljub obilici hrane v razvitih evropskih državah veliko število slabo prehranjenih državljanov. Kje je vzrok? V premajhni osveščenosti, zakoreninjenih stališčih. Čas je, da jih spremenimo!

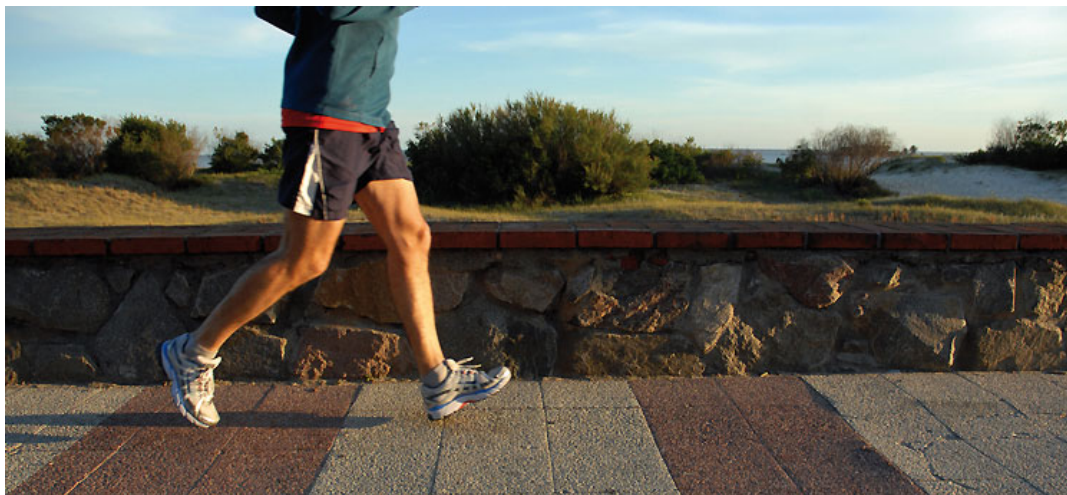
Z višjo stopnjo izobrazbe raste tudi želja po novem znanju, tudi v povezavi s telesom, psiho in zdravjem. Več kakor tretjina delavcev od 402 sodelujočih v raziskavi meni, da delo in slabe delovne razmere na delovnem mestu negativno vplivajo na zdravje zaposlenih. Zlasti to velja še za slabše izobražene delavce. Nižje izobraženi delavci se z zdravstvenimi vprašanji ne ukvarjajo prav pogosto, zato jih je treba spodbujati k razmišljanju o zdravju in zdravju koristnem vedenju. Tudi na delovnem mestu nižje izobraženi delavci bolj pogosto zanemarjajo svoje zdravje kot višje izobraženi delavci. Nižje izobraženi delavci so prepričani, da je o svojem zdravju vedo dovolj oziroma je bolje vedeti čim manj. Zdravstveno stanje jih začne zanimati šele, ko zbolijo oziroma je njihovo zdravje ogroženo.

Bolje obvladovati stres, več telovaditi, poskrbeti za zgodnje odkrivanje bolezni

Omenjena slovenska raziskava je pokazala, da se želi sko-



¹⁾ OECD in Statistics Canada (2000). Literacy in the Information Age, Final Report on the International Adult Literacy Survey



raj polovica anketirancev (45 odstotkov) poučiti predvsem o prepoznavanju stresorjev, obvladovanju in premagovanju stresa. Programi zdravstvene vzgoje v podjetjih bi zato morali vključevati tudi izobraževanje o razumevanju in obvladovanju stresa. Na Slovenskih železnicah smo lani temu namenili veliko izobraževanj, ki je zajelo veliko število vodij.

Naslednja potreba anketirancev je bila, da bi se naučili, da je treba redno telovaditi (40 odstotkov). Zavedamo se, kako pomembno je redno, vsakodnevno zmerno razgibanje. Pri tem je odločilna volja in odločenost, da bomo v načrt za preživetje dneva vnesli tudi čas za rekreacijo. Pred dnevi mi je sodelavka povedala, kako drugačen je njen dan, koliko več energije ima, kako se počuti manj utrujena čez dan, kadar si zjutraj vzame čas za tek in teče nekaj kilometrov. Tek in s tem primerna razgibanost telesa učinkovito pomagata tudi pri premagovanju stresa, katerega smo vsi vsakodnevno izpostavljeni. Ne bi pa bilo prav, da bi pretiravali in s tekom prekriževali težave, ki jih imamo.

Sedemintrideset odstotkov anketirancev pa je izrazilo potrebo po preventivnih zdravniških pregledih, zlasti pri zgodnjem odkrivanju bolezni. Ljudje, ki so nagnjeni k nekaterim dednim boleznim, bi morali

biti še posebej pozorni in skrbeti za preventivne preglede, tudi če jih delodajalec sam ne pošilja v okviru rednih pregledov.

Tema, o tem, kako bolje poskrbeti za zdravje pri delu, pa se je zdela pomembna samo osmim odstotkom anketirancev. Mogoče je to informacija, o kateri bi morali razmisliti zlasti delodajalci in jo uvrstiti v seznam izobraževalnih tem zdravstvene vzgoje v podjetju.

Skrb za zdravje je naša skrb in je skrb delodajalca

Med ukrepi za izboljšanje zdravja delavcev so anketiranci (78 odstotkov) najpogosteje navajali zmanjšanje porabe al-

koholnih pijač. Polovici anketirancev je pomembno vzdrževanje dobre telesne kondicije in ukvarjanje s športom. V to polovico anketirancev spadajo najnižje in najvišje izobraženi, medtem ko delavci s poklicno, srednjo in višjo izobrazbo temu ne posvečajo pozornosti. Premisliti pa bi kazalo, kako bi se za izboljšanje zdravja izognili uživanju prevelike količine sladkorja, izogibali ali zmanjšali uživanje maščob ter opustili kajenje.

Med najbolj priljubljene oblike zdravstvene vzgoje sodijo po mnenju anketirancev branje strokovnih člankov in informacij s področja zdravja, gledanje televizijskih oddaj in poslušanje

radijskih oddaj. Med aktivnejše oblike osveščanja o zdravju delavcev pa sodijo različne strokovne delavnice, ki pa bi morale biti brezplačne. Udeleženci bi na njih prejeli odgovore na vsa vprašanja, trajati pa ne bi smele predolgo. Na teh delavnicah udeleženci ne bi smeli biti osebno izpostavljeni.

Skrb za zdravje ne more biti samo stvar posameznika, niti samo stvar delodajalca. Zdravje je pomembna vrednota vsakega posameznika. Še bolj se tega zavedamo, ko nas prizkuša bolezen. Z zdravjem pa je pomembno povezano tudi delo, saj učinkovito in uspešno lahko delamo samo, če smo zdravi. Z delom in zdravjem pa je povezano tudi znanje. Znanje za delo, znanje o tem, kako kaj narediti, kako delati varno, učinkovito, uspešno, kako skrbeti za zdravje. Več kot imamo znanja, večji nabor del in nalog smo zmožni opravljati. Več znanja po eni strani omogoča lažje opravljanje dela, po drugi strani pa tudi boljše skrb za zdravje. Za začetek, vprašajmo se, kaj lahko za zdravje naredimo sami ... že danes?

Vir:

- Zbornik – Nižje izobraženi delavci na poti k zdravju – izzivi za zdravstveno vzgojo, ur.: Korzenjovska E. in Puchalski K., Riga, 2010



Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (6)

Znižanje stroškov in povečanje vrednosti storitev v železniškem prometu

V praksi se dogaja, da organizacije, ki nimajo uvedenega sistema vodenja kakovosti, sicer običajno z določenimi ukrepi dosežejo znižanje stroškov in izvajanje dejavnosti, s katerimi povečajo vrednost proizvodov in storitev. Sčasoma pa se vendar ukrepi razvedenijo, ker ni sistema, ki bi zagotavljal doslednost. Najpogostejši vzrok za nepredvidene stroške v železniškem prometu je neustrezno izvajanje predpisanih postopkov, predvsem zaradi neustrezne kompetentnosti osebja (izobrazbe, usposobljenosti, veščin, izkušenj, motiviranosti) in zakoreninjenih navad.

Sistem vodenja kakovosti z notranjimi in zunanji presojami ter s ciklom nenehnih stalnih izboljšav naj bi zagotavljal tisto »prisilo« (obveščanje najvišjega vodstva o dogajanjih v procesih), ki omogoča, da se dogovorjeni ukrepi trajno upoštevajo. Pri tem so pomembne

predvsem informacije iz glavnih procesov (vleka vlakov, vodenje prometa, vzdrževanje infrastrukture in drugih), ki tvorijo izvajanje transporta.

Prihodki organizacije ($n \times c$) so neposredno odvisni od števila proizvodov/storitev, ki jih dobavimo oziroma izvedemo kupcem oziroma uporabnikom železniških storitev (strankam, potnikom). To pomeni, da dvig produktivnosti (n) ugodno vpliva na prihodke. Cena, ki jo lahko iztržimo za proizvod oziroma storitev v tovarnem prometu, določa trg, kadar govorimo o trgu kupca. Vse to pomeni, da je za doseganje ugodne cene treba zagotoviti vrednost proizvodov in storitev.

Prihodki = funkcija (produktivnost, cena)

Obvladovanje kakovosti v železniškem prometu pome-

ni, da naredimo dobro prvi in vsak nadaljnji proizvod oziroma storitev, zato tudi v železniškem prometu lahko rečemo, da je produktivnost funkcija kakovosti.

Produktivnost v železniškem prometu = funkcija (kakovosti, predvsem varnosti in urejenosti, v železniškem prometu)

Cena proizvoda oziroma storitve mora biti nižja od vrednosti, ki jo v proizvodu oziroma storitvi vidi odjemalec (stranka, potnik), zato je cena funkcija vrednosti.

Cena proizvoda/storitve = funkcija (vrednosti)

Kakovost v železniškem prometu glede na obstoječe stanje tehnike, tehnologije in infrastrukture dosežemo samo z vodenjem ljudi oziroma osebja. Najbolj kritična stopnja v procesu spreminjanja in prilagajanja v železniškem prometu je sprememba vodenja. Tudi v železniškem prometu se ljudje običajno upirajo spremembam.

Vodenje = funkcija (etike)

Sestavni del vodenja mora biti etika. Vodenje brez etike je običajno manipulacija. Politiko in cilje kakovosti je treba zato dosledno upoštevati na vseh ravneh vodenja v organizaciji. Vodja običajno navdihne ljudi z elanom. Z osebnim zgledom jih pritegne k sodelovanju pri novih izzivih. Tako jim omogoči, da dosežejo zastavljene cilje. Vodstvo organizacije mora odgovoriti predvsem na naslednja vprašanja:

- Kako prodati več?
- Kako porabiti manj?
- Kako doseči najvišjo donosnost glede na vložena sredstva?

Da bi vodstvo lahko našlo odgovore na zgornja vprašanja, mora:

- poznati mehanizme, ki vladajo na trgu, ter povezave med kupci in dobavitelji,
- poznati načine ugotavljanja in zniževanja stroškov v železniškem prometu,
- imeti učinkovito tehniko, s katero ugotavlja priložnosti za povečanje prihodkov.

Organizacija, ki si prizadeva osvojiti kupca, mora ponujati proizvode in storitve, ki imajo za kupca visoko vrednosti in so poceni. Hkrati morajo biti stroški za organizacijo nižji od cene proizvoda oziroma storitve, da zadovolji svoje poslovne cilje. Torej velja:

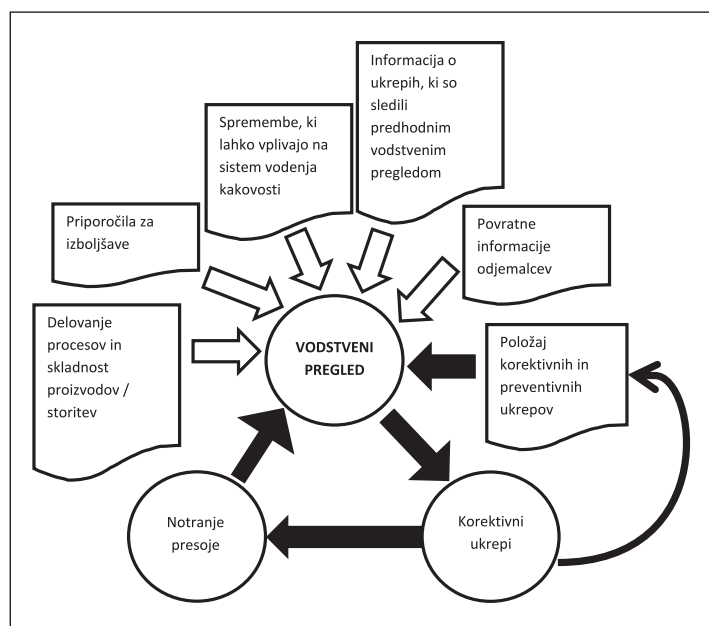
stroški za organizacijo < prodajna cena < vrednost za kupca

Izmed omenjenih treh veličin so:

- stroški oprijemljivi (trdi) in jih je mogoče izmeriti,
- prodajna cena je ocenjena glede na ponudbo podobnih konkurenčnih proizvodov oziroma storitev,
- vrednost pa je povsem mehka in odvisna od vsakega kupca posebej; ne moremo je izmeriti, temveč jo je mogoče predvidevati na podlagi tržnih raziskav z uporabo statističnih tehnik.

Za kupca je bistvenega pomena razmerje med vrednostjo in ceno.

Nadaljevanje prihodnjič



Slika: Cikl stalnih izboljšav v okviru standardov serije ISO 9000

Varnost železniškega prometa (4)

Železniški promet kot zapleten tehnično-tehnološki sistem

Velik sistem, kakršen je železniški, je celovita proizvodna funkcionalna integracija z optimalnim upravljanjem in ozemeljsko razporejenimi viri (progami, vagoni, vlečnimi vozili, vlečenimi vozili, kadrovske viri in drugimi). S povezovanjem železniških enot različnih dejavnosti je treba ustvariti možnosti za racionalno rabo drage tehnike in tehnologije ter za najproduktivnejši način doseganja dohodka.

Bistvena značilnost velikih in zapletenih sistemov je tudi, da naj bi bila tehnologija dela enotna v celotnem sistemu. Drugače se posledice slabih storitev, neracionalnosti in slabe varnosti železniškega prometa odražajo na vseh delih sistema.

O velikih in zapletenih sistemih je veliko teoretičnih modelov in razprav. Vse pa se predvsem nanašajo na zapletenost sistema z vidika tehnološkega procesa. Značilnosti železniškega prometa kot zapletenega sistema so predvsem v:

- **integralnosti tehnološkega procesa** opravljanja transportnih storitev, pri katerih sodeluje veliko število organizacijskih enot in delavcev na vsej prevoznici poti,
- **ozemeljski neomejenosti** transportnih storitev, kjer se transportne storitve ne omejujejo na eno progo ali del omrežja niti na eno delovno enoto, v določenih razmerah niti ne v nacionalne meje,
- **integralnosti pri uporabi transportnih zmogljivosti**
- **tehnični enotnosti sredstev**, ki se kaže v tipizaciji, unifikaciji in standardizaciji, in
- **voznem redu** kot instrumentu integracije sredstev, tehnologije in organizacije dela.

Tako je vsaka železniška organizacijska enota na omrežju Slovenskih železnic podsystem slovenskega železniškega sistema. Tudi sama je zapleten sistem. Za organizacijo prometa in s tem racionalno rabo zmogljivosti ne obstajajo meje nekega sistema ali podsistema. Nasprotno, nujna je taka organizacija prometa, ki bo enotna na vsem omrežju Slovenskih železnic.

Za enotno tehnološko delovanje v zapletenem sistemu železniškega prometa so pomembni predvsem naslednji dejavniki:

- transportni proces ni omejen na eno organizacijsko enoto ali eno železniško upravo;
- železniško omrežje je sestavljeno iz vrste prog, glavnih in regionalnih, in se zahteva, da se prevozniki tok sinhronizira v enotno obliko dela, z enotnim voznim redom. Iz tega izhaja, da morajo biti vse proge organsko povezane v en sistem železniškega omrežja, ki pomeni enotno tehnično strukturo in celoto;
- enotna tehnična struktura in celota zahtevata, da naj bosta tehnologija dela in organizacija prometa enotni s prizadevanji, da se zagotovi racionalno izrabljanje vseh transportnih zmogljivosti, ne glede na to, kateri železniški enoti pripadajo;
- opravljanje transportne storitve naj bo neprekinjen proces po principu transportne verige; zato je treba zagotoviti integralnost transportnega procesa in integralnost transportnih sredstev na vsej prevoznici poti, ne glede na razdeljenost železniškega omrežja na organizacijske enote. To pomeni, da ves

tehnološki sistem prevoza oziroma transportiranja železnice temelji na visoki stopnji integracije tehnike in tehnologije;

- vsaka železniška enota upravlja enotno integralno tehniko in tehnologijo, zato nima avtonomnosti v prevoznem procesu;
- vsak podsystem v zapletenem sistemu oziroma vse organizacijske enote v okviru Slovenskih železnic morajo svoje ožje cilje in organizacijo svojega delovanja uskladiti s skupnimi cilji sistema Slovenskih železnic oziroma jih podrediti skupnemu interesu.

Ugotovimo lahko, da so delo, poslovanje in pridobivanje dohodka v organizaciji oziroma organizacijski enoti prepleteni z delom drugih organizacij oziroma drugih delov omrežja Slovenskih železnic in tesno povezani s celoto. Pri **organiziranju železniškega prometa** je treba uporabljati vrsto zakonov in znanstvenih načel. Bistvena načela so naslednja:

- **Določanje glavnih (strateških) ciljev:** Naloga vodstva je določiti ključne (strateških) cilje, ki jih mora organizacija doseči, da bo izpolnila vizijo.
- **Izdelava tehnološkega procesa za vse organizacijske enote:** Da bi to načelo izvedli, je treba poleg drugega poznati tudi tehnološke značilnosti. Vsako delo je mogoče opraviti na več načinov, treba je najti optimalen način.
- **Tehnična delitev dela:** pri tem načelu obstajajo naslednji problemi: način vplivanja delovne sile, razpoložljivi

vost sredstev za delo in drugega na tehnično delitev dela.

- **Določanje roka za končanje posameznega dela:** V železniškem prometu je zelo pomembno določanje rokov za končanje posameznih del, operacij in postopkov, prav tako pa tudi spoštovanje teh rokov. Poleg drugega so to tudi glavni pogoji za varno in redno opravljanje železniškega prometa.
- **Kontroliranje:** Da se isto delo ne bi dvakrat ali večkrat opravljalo, ker prvič ni bilo dobro narejeno, je treba prej vedeti, kako je treba opraviti delo.
- **Sočasnost izvajanja operacij:** To načelo narekuje, da se upoštevajo ekonomsko optimizacijo vsi postopki in operacije načrtujejo in izvajajo sočasno, kjer je to mogoče.
- **Analiza opravljenega dela:** Da bi se ugotovila odstopanja od predvidenega sistema delovanja postaje, proge, celotnega železniškega omrežja, je treba analizirati opravljeno delo.
- **Usklajenost opravljanja posameznih dejavnosti:** Da bi bili rezultati dela čim ugodnejši, je treba to načelo čim bolj upoštevati.

Obstaja še več načel, na katerih je zasnovana teorija organizacije železniškega prometa. Struktura organizacije železniškega prometa vsebuje naslednje glavne elemente: raziskovanje, načrtovanje, organiziranje, izvajanje in kontroliranje.

Nadaljevanje prihodnjič

Uvajanje politike informacijske varnosti (7)

Zniževanje stroškov odprave programskih napak

Z upoštevanjem politike za informacijsko varnost v življenjskem krogu poslovnih aplikacij - in s tem pri uporabi orodij in metod programskega inženirstva - je mogoče bistveno znižati stroške za odpravljanje programskih napak oziroma »hroščev« v aplikacijah.

Življenjski krog poslovnih aplikacij

Poslovne aplikacije so računalniški programi, ki so oblikovani tako, da uporabnikom čim bolj olajšajo delo. Programsko inženirstvo je veda o analizi, zasnovi in razvoju programov z uporabo sodobnih orodij in metod. Eden izmed ciljev projekta uvajanja politike informacijske varnosti je doseči raven kakovosti CMM = 3. To pomeni uvedbo inženirskega pristopa pri razvoju aplikacij. CMM je kratica za Model stopenj zrelosti procesa razvoja programske opreme.

Iz sheme 1 in tabele 1 je razvidno, da je življenjski cikel poslovnih aplikacij sestavljen iz šestih faz. Prvih pet faz sestavlja razvoj aplikacije v okviru informacijskega projekta, ki ga načrtuje in vodi projektni vodja. Druga in tretja faza je v pristojnosti projektanta informacijskih rešitev, ki izdelava in dokumentira analizo obstoječih in obliko (dizajn) novih rešitev. Zadnje tri faze izvaja programer, ki poslovno aplikacijo programira, jo preizkuša, uvede v redno uporabo, izdelava uporabniška navodila in aplikacijo med redno uporabo vzdržuje. Bodoči uporabniki aplikacije sodelujejo v vseh fazah njenega življenjskega cikla – v prvih petih fazah kot člani projektne skupine, ki skrbijo, da bo aplikacija vsebovala vse potrebne funkcionalnosti, ki

jih zahteva poslovni proces. Na shemi 1 so v oklepajih navedeni odstotki celotnega časa projekta, ki so potrebni za izvedbo posamezne faze, šesta faza pa je proces, ki traja, dokler je aplikacija v uporabi. Če čez čas nastopi potreba po bistvenih spremembah funkcionalnosti aplikacije, se razvojni cikel ponovi.

Politika informacijske varnosti

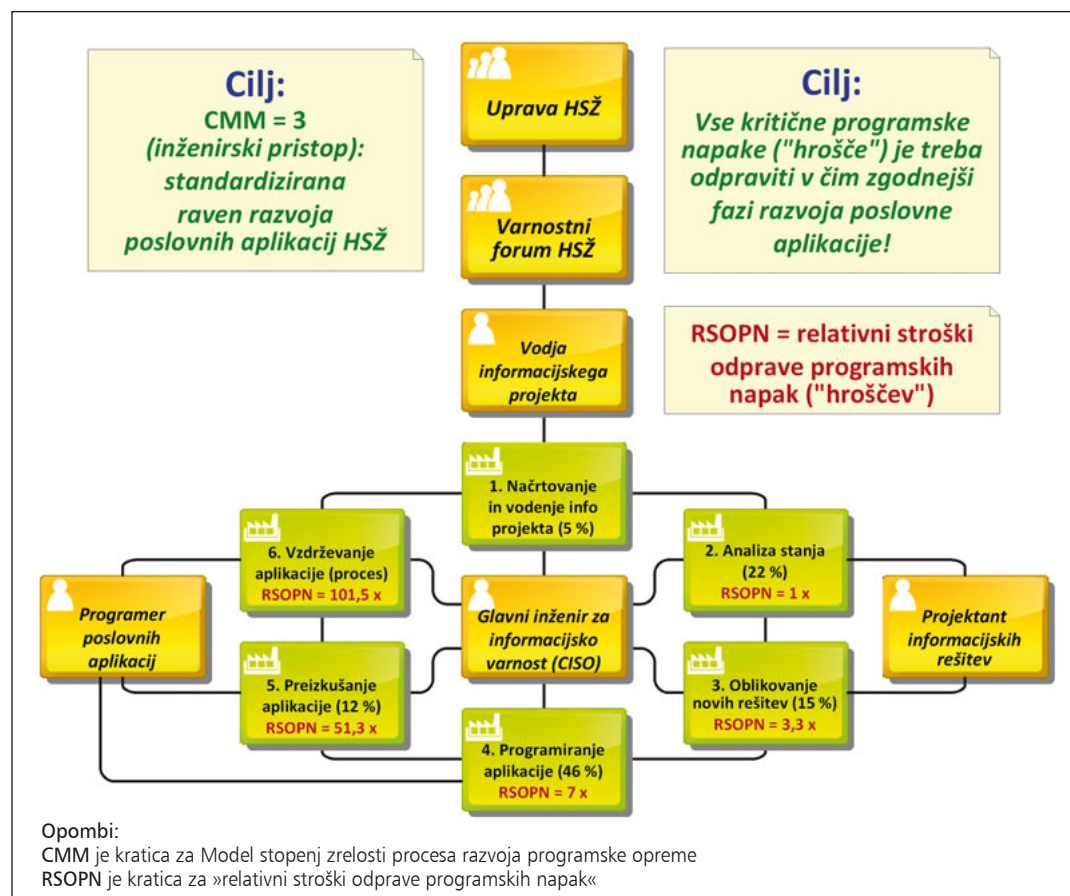
Poslovne aplikacije in podatki, ki se z njimi obdelujejo, so najbolj ranljive in ogrožene dobrine vsakega informacijskega sistema. Poleg tega kakovost,

učinkovitost in informacijska varnost pri razvoju, vzdrževanju in uporabi poslovnih aplikacij odločilno vplivajo tudi na kakovost, učinkovitost in informacijsko varnost ter poslovanje Slovenskih železnic v celoti, saj so vsi ključni poslovni procesi že (ali pa še bodo) informatizirani. Zato je zaščita celotnega življenjskega cikla aplikacij prvenstvena naloga glavnega inženirja za informacijsko varnost (CISO) in varnostnega foruma. CISO skrbi, da razvoj in vzdrževanje aplikacij potekata v skladu s slovensko zakonodajo in z notranjimi predpisi ter v

skladu z varnostnimi politikami podjetja. Pri tem pregleduje in odobrava arhitekturo in dokumentacijo novih sistemov: podatkov, funkcij, procesov, vmesnikov in računalniške opreme (Kodeks informacijske varnosti SZ, stran 57, točka 6). To v praksi pomeni, da sme samo CISO kot pooblaščen oseba odobriti izvedbo vsake naslednje faze življenjskega cikla aplikacije. Varnostni forum, katerega član je tudi CISO, opravlja vlogo projektne skupine. Pri tem zagotavlja, da projekt poteka po načrtih ter o napredku in rezultatih redno poroča vodstvu podjetja.

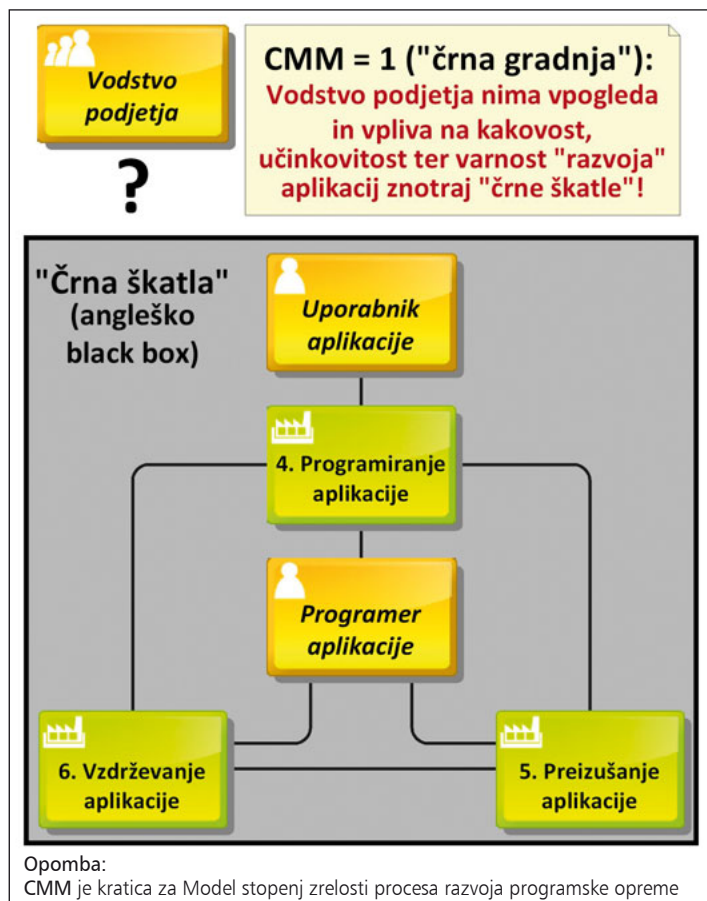
Shema 1: Življenjski cikel poslovnih aplikacij na ravni CMM = 3

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf> (stran 33)



Shema 2: Življenjski cikel razvoja poslovnih aplikacij na ravni CMM = 1

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf> (stran 33)



Zniževanje stroškov odprave programskih napak

Napako v programu v računalniškem žargonu imenujejo hrošč (angleško: bug). Tudi razvijalci delajo napake med delom, saj so zmotljivi, tako kot vsi ljudje. Če razvijalci niso usposobljeni za svoje delo, denimo, da nimajo dovolj strokovnega znanja, izkušenj, pooblastil ali motivacije, se lahko v aplikacijah pojavlja veliko več hroščev, ko so tudi bolj nevarni! Nekateri hrošči povzročijo takojšnjo zrušitev programa, drugi pa ostanejo prikriti in njihovo škodljivo delovanje opazimo šele z zamudo - denimo, pri nepravilnem obračunu plač.

Najbolj znan je »hrošč tisočletja«, ki se je pojavil ob prehodu z 31. decembra 1999 na 1. januar 2000. Postopek iskanja napak v programu se imenuje razhroščevanje (angleško: deb-

ugging), pri tem pa nam je lahko v pomoč programsko orodje razhroščevalnik (angleško: debugger), ki na primer odkriva

napačno črkovanje programskih ukazov. Najtežje in najdražje je odkrivanje logičnih programskih napak, ki so posledica nepoznavanja ali nerazumevanja poslovnih procesov, podatkovnih struktur in matematičnih algoritmov izračuna, saj takšne napake presegajo zmogljivosti razhroščevalnika. Upoštevanje politike informacijske varnosti v življenjskem krogu poslovnih aplikacij ter dosledno izvajanje inženirskega pristopa pri njihovem razvoju (Shema 1) omogoča, da tudi logične napake odkrijemo v zgodnejši fazi življenjskega kroga, in sicer preden začnemo preskušati aplikacijo in jo redno uporabljati. S tem lahko bistveno znižamo stroške odprave napak (pri tem je mišljen predvsem delovni čas inženirskih strokovnjakov), kot je prikazano v tabeli 1.

Na shemi 2 vidimo primer nestrokovnega, neakovostnega, neučinkovitega in poslovno-informacijsko-varnostno visoko tveganega »razvoja« aplikacije na ravni CMM = 1. Pri takem pristopu se programer in uporabnik pogosto med sabo slabo razumeta, ker prihajata iz različnih delovnih okolij in sodelujeta brez strokovnega posrednika (projektanta) in brez nadzora CISO. Stroški odprave hroščev so zato zelo visoki, saj 1., 2. in 3. faze cikla

sploh ni. Marsikdaj dokončano aplikacijo uporabnik celo zavrne, ker je pričakoval drugačno rešitev. Na ravni CMM = 1 obstaja velika nevarnost, da bodo programerji ves svoj delovni čas porabili za (pre)pozno iskanje in odpravljanje hroščev, pri čemer bodo nehote in nevede v aplikacijo vnašali nove napake. Tak način razvoja aplikacij spominja na gradnjo hiše brez gradbenega načrta in brez gradbenega dovoljenja, zato se tudi v računalništvu uporablja izraz »črna gradnja«.

Sklep

Raven zrelosti P-CMM = 3 (standardizirane kompetence sodelujočih v življenjskem krogu aplikacij) je pogoj za doseganje ravni kakovosti razvoja poslovnih aplikacij CMM = 3 (inženirski pristop). Pri tem se nam sredstva, ki jih vložimo v razvoj kompetenc osebja, večkratno povrnejo v obliki znižanja stroškov odprave programskih napak. Hkrati pa še dosežemo standardno kakovost, zanesljivost in varnost delovanja poslovnih aplikacij, kar prispeva k izboljšanju poslovanja podjetja v celoti.

- Viri:
- <http://sl.wikipedia.org/wiki/Računalništvo>
 - [http://sl.wikipedia.org/wiki/Hrošč_\(računalništvo\)](http://sl.wikipedia.org/wiki/Hrošč_(računalništvo))
 - http://sl.wikipedia.org/wiki/Hrošč_tisočletja

Tabela 1: Stroški odprave programskih napak po fazah življenjskega cikla poslovne aplikacije

Vir: Publikacija »A CISO's Guide to Application Security«, stran 2: <http://www.informationweek.com/whitepaper/Security/Application-Security/>

FAZA ŽIVLJENSKEGA KROGA POSLOVNE APLIKACIJE	Stroški odprave 1 programske napake	Stroški zgodnjega odkrivanja 200 programskih napak	Stroški (pre)poznega odkrivanja 200 programskih napak
1.) Načrtovanje in vodenje informacijskega projekta			
2.) Analiza obstoječega stanja informacijskih rešitev	104 €		
3.) Oblikovanje novih informacijskih rešitev	340 €		
4.) Programiranje poslovne aplikacije	731 €	200 napak (146.184 €)	
5.) Preizkušanje in uvajanje poslovne aplikacije v uporabo	5.339 €		50 napak (266.932 €)
6.) Vzdrževanje poslovne aplikacije	10.550 €		150 napak (1.582.513 €)
SKUPNI STROŠKI ODPRAVE PROGRAMSKIH NAPAK		200 napak (146.184 €) 7,90 %	200 napak (1.849.445 €) 100 %

Heroji, ki jih nihče noče videti pri delu

Ko se zgodi ...

In se je, na Jesenicah, 26. avgusta letos. Ni moj namen pisati o tem, kaj in zakaj se je zgodilo, o tem je bilo v medijih napisano in rečeno dosti in preveč, bilo je veliko špekulacij in tudi nekaj neumnosti. Želez pa bi zgolj s slikami, ne z besedami, prikazati delo intervencijske skupine Centralnih delavnic in ji dati priznanje, ko je po večurnem čakanju,

da kriminalisti in inšpektorji opravijo svoj del posla, s tako rekoč herojsko požrtvovalnostjo vso noč odstranjevala posledice trčenja in se trudila, da bi bila proga čim prej odprta za promet.

Čeprav so bili na delu že od jutra in opravljali običajna dela, ki sodijo v dežurstvo, so potem, ko so jih poklicali na kraj nesreče, garali še vso noč, dokler

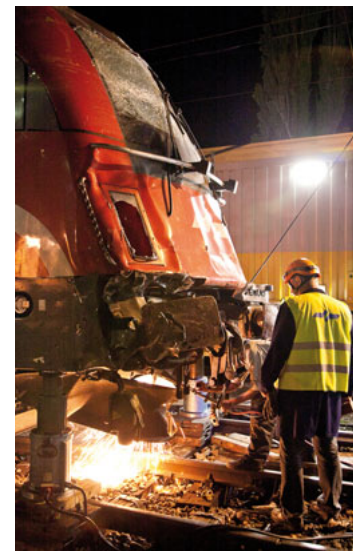


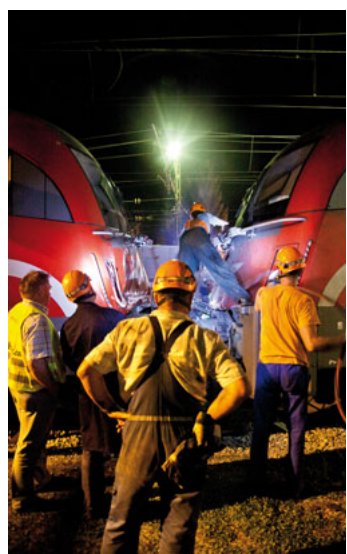
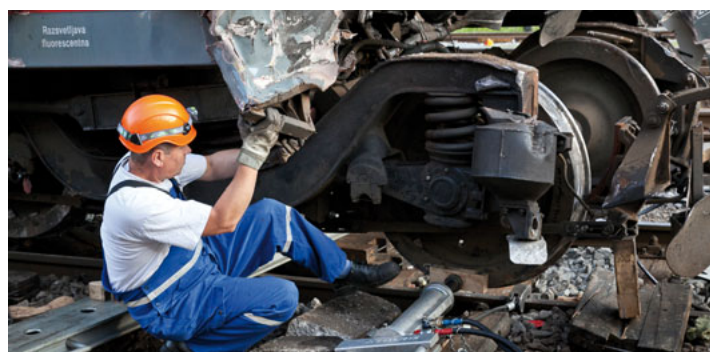
Jesenice, 26. avgusta 2011

jih ni zgodaj zjutraj zamenjala spočita ekipa. A takrat je bil že večji del težkega, zahtevnega in nevarnega dela pri ločevanju spletenih vozil in njihovem utirjanju že opravljen. Vendar pa s tem delo intervencijske skupine, pa tudi drugih služb, še ni bilo končano. Sledil je še zahteven in zamuden prevoz vseh vozil v ljubljanske Centralne delavnice ter popravilo poško-

dovanih tirov, a to so že drugi deli zgodbe.

Na Jesenicah je intervencijska skupina v zelo zapleteni situaciji po nesreči ponovno dokazala svojo strokovnost in predanost, ki je navduševala tudi mene, medtem ko sem jih slikal pri delu. Pa vendar, tako kot vsi drugi bi tudi jaz bil vesel, če ne bi imel več priložnosti za podobno fotoreportažo.





Na izlet z vlakom: V Laško

Kam in kako, ko z vlaka izstopimo na železniški postaji Laško? Nič enostavnejšega, saj je prav nasproti nje Turistično informacijski center Laško. Med tednom je odprt od 8.00 do 17.00, ob sobotah od 9.00 do 12.00, obiščemo ga lahko tudi vnaprej, na spletnem naslovu www.stik-lasko.si. Za začetek bo torej oddihu in pohodništvu koristnih informacij več kot dovolj; vsekakor se oskrbimo s turistično karto občine Laško v merilu 1 : 50.000, ki pride zelo prav pri raziskovanju in pohajanju po Laškem in okolici.

Laško najbolj slovi po zdraviliškem turizmu in po pivovarni. Zelo posodobljeno zdravilišče se danes ponaša s številnimi programi, za katere sploh ni potrebno, da nas kaj kje »špikaj« in se ne počutimo dovolj močni, temveč ravno narobe: Thermana, naslednik nekdanjega Zdravilišča Laško, je tam zato, da nas razvaja, da se sprostimo v wellness parku in si privoščimo še marsikaj drugega, seveda pa skrbi tudi za nadaljevanje tradicij zdraviliškega turizma. Več o družbi Thermana ter o ponudbi izvemo na njihovi spletni strani www.thermana.si.

V staro mestno jedro

Z železniške postaje gremo do križišča, prečkamo Savinjo in nadaljujemo naravnost po Mestni ulici, s katere zavijemo levo na Orožnov trg in čezenj pridemo na Aškerčev trg, kjer je Muzej Laško, prav blizu pa Knjižnica Laško. Ker zanimivosti tako na tej kot na drugi strani osrednje Mestne ulice ne manjka, ni odveč, če se na obisk pripravimo tako, da pregledamo povezavo »kulturna dediščina« na spletni strani www.stik-lasko.si.

Sprehod ob Savinji

Po Savinjskem nabrežju tik ob Savinji, ki se začne onstran Trga svobode, se napotimo ob reki navzgor do prvega mostu in po njem pridemo v Thermano. Ob reki navzdol se sprehodimo na Trg svobode. Pot je dolga manj kot dva kilometra, traja pa lahko kar nekaj časa, saj posedanje ob mirni Savinji učinkuje sproščujoče, še bolj pa obisk Thermane.

Na Hum

Vrh 583 metrov visokega Huma je tik nad mestom in komaj uro, resda precej strmega, vzpona daleč. Z Aškerčevega trga se po stopnicah nasproti cerkve napotimo navzgor do Poti na grad, zavijemo levo, pred zadnjo hišo pa desno čez travnik do gradu, pri katerem je na parkirišču začetek dobro uhojene steze na Hum. Vrnemo se po isti poti.

Okolica Laškega

Za ljubitelje pohodništva in daljne preteklosti Zemlje je zanimiva Geološka učna pot na Govce, daljši pohodniški izziv pa je dvodnevna Rečiška planinska krožna pot, ki se začne in konča v Laškem. Več o naravnih znamenitostih Laškega in okolice izvemo na spletni strani laškega TIC-a, kjer sledimo povezavi »naravna dediščina«.

Kaj si lahko prav zdaj ogledamo in obiščemo v Laškem?

Razstavo Pivovar Simon Kukec, ki je znan kot »očče laške pivovarne« (Muzej Laško na Aškerčevem trgu 5 v starem mestnem jedru, do konca leta 2011, od torka do sobote, od 9.00 do 17.00). V muzeju so na ogled še stalne razstave La-



Savinja in staro mestno jedro, nad njim Hum

ško – potovanje skozi čas, Pivovarstvo in zdraviliški turizem, Geologija okolice Laškega in arheološka, etnološka, geološka in kulturno-zgodovinska zbirka.

Razstavo akademske slikarke Jožice Medle iz Šentjerneja (razstavišče Kulturnega centra Laško, Trg Svobode 6, tik ob Savinji, do 15. novembra 2011, od ponedeljka do petka, od 8.00 do 15.00). V Kulturnem centru Laško se poleg tega od-

vijajo različne prireditve (koncerti, gledališke predstave in druge), katerih seznam najdemo na omenjeni spletni strani, tako da sledimo povezavi.

Razstavo del Likovnega društva Laško in literature na temo gozdov (letos poteka mednarodno leto gozdov) v Knjižnici Laško, Aškerčev trg 4 (v ponedeljek in sredo od 8.00 do 15.00, v torek in četrtek od 11.00 do 19.00, v petek 8.00 do 19.00, v soboto od 8.00 do 12.00).

Nagradno vprašanje

Kaj nam prinaša članstvo v klubu Thermana?

Odgovor pošljite do 25. oktobra po pošti, na naslov uredništva, s pripisom Nagradno vprašanje Thermana. Med prispeli pravilnimi odgovori bomo izžrebali tri nagrajence, ki bodo prejeli darilne kupone podjetja Thermana Laško:

1. nagrada: darilni kupon za kopel Pivo in cvetje (za dve osebi)
2. nagrada: dva darilna kupona za kopanje in savno
3. nagrada: dva darilna kupona za kopanje

Slovenske železnice d. o. o.
Uredništvo revije Nova prog
Nagradno vprašanje Thermana
Kolodvorska 11
1506 Ljubljana

Thermana Laško

Družba dobrega počutja

Hotel Wellness Park Laško****Superior

Razvajam se ...

Slikovita zunanost, sodobna nastanitev, nepozabni vodni užitki pod stekleno kupolo Termalnega Centra, razvajanje v čudovitem ambientu Wellness Spa Centra, odlična kulinarika. Hotel ima 181 sob in 7 apartmajev kategorije štirih zvezdic superior (347 ležišč).

S poletjem je bil hotelu Wellness Park Laško podeljen znak za okolje - EU Marjetica, ki v Evropski uniji in v Sloveniji velja za uradni okoljski znak. V zadnjih desetih letih je ta znak Evropske unije postal evropski simbol, ki daje enostavne, točne in verodostojne usmeritve potrošnikom o okolju prijaznem delovanju.



Hotel Zdravilišče Laško****

Tradicija zdravja in dobrega počutja

V sožitju z naravo hotel nudi udobje bivanja, dragocena razvajanja v Savna Centru ter Centru zdravja in lepote, vrelce zdravja s termalnimi bazeni in sodobno urejenim Centrom medicine, kulinarčna doživetja... V hotelu je na voljo 206 sob oziroma 361 ležišč.

Šent Slovensko združenje za duševno zdravje je skupaj s partnerji v okviru projekta RAZVOJ TURISTIČNE PONUDBE ZA LJUDI S POSEBNIMI POTREBAMI podelil Zdravilišču Laško certifikat »Invalidom prijazno«.

S pridobitvijo Zlatega certifikata invalidom prijazno je Zdravilišče Laško dobilo potrditev, da je urejeno in dostopno ne le za goste, ki so gibalno ovirani, ampak tudi za ljudi s posebnimi potrebami na področju vida, sluha in duševnega zdravja.



Thermana vas razvaja (14. 09. - 28. 10. 2011 ter 06. 11. - 28. 12. 2011)

Razvajajte se tudi v jesenskih mesecih za pol cene!

3 dni / 2 noči za dve osebi že za 178,50 €

Cena velja za imetnike Zlate kartice Thermana cluba v hotelu Zdravilišče Laško.

Druga oseba biva s
50 % popustom!

Otroci do 7. leta
bivajo gratis!



POLJSKA

Dežela zobrov

Z vlakom se je mogoče počasi peljati skozi privlačen gozd.

Eden najbolj znanih naravnih parkov Poljske se imenuje Bialowieza, enako kot mestece ob meji z Belorusijo. Mestece je izhodišče za obisk enega največjih ohranjenih evropskih pragozdov, v katerem z izjemo lova, človek ni nikoli posegal. V gozdnih prostranstvih je mogoče občudovati številne živali, od losov, poldivjih konj in z malo sreče tudi največjo evropsko kopensko žival – zobra. Nič čudnega, da so bili gozdovi nekoč priljubljena lovišča poljskih kra-

ljev, litvanskih vojvod in ruskih carjev.

Mogočno govedo

Zober je največji evropski sesalec in je zelo podoben ameriškem bizonu. V plečih doseže višino do treh metrov, težak pa je lahko do osemsto kilogramov. Samica skoti le enega mladiča, in to je tudi eden izmed razlogov, da so zobre zaradi neusmiljenega lova skoraj iztrebili. Najhujši udarec je velikim živalim zadala

prva svetovna vojna in v naravnem okolju so zadnjega zobra ustrelili leta 1919. K sreči je bilo v različnih živalskih vrtovih še 54 živali, in v naslednjih desetletjih jim je uspelo zobre ponovno naseliti na prvotna območja. Danes jih po gozdovih Bialowieze roma kakšnih 850, kar je približno deset odstotkov svetovne populacije zobrov. Nekaj jih živi še v drugih narodnih rezervatih in seveda v številnih živalskih vrtovih.

Narodni park obsega več kakor 1.700 kvadratnih kilo-

metrov in večji del sega v Belorusijo. Zobri pa so zelo nepredvidljive in previdne živali. Poleg tega se ves čas selijo v iskanju sočnih pašnikov. Zato je pozimi največ možnosti, da jih občudujete v naravi. Takrat se zobri pogosto zadržujejo na mestih, kamor jim prinašajo krmo. Zobre je sicer mogoče najenostavnije občudovati v zavetišču in raziskovalnemu središču, namenjenem tem živalim, ki je urejeno na robu zaščitenega območja.

Za prevoz turistov so naredili posebne vagoncove.



L O K O M O T Y W A
S P A L I N O W A - W Ą S K O T O R O W A
 T Y P U V 1 0 C P R O D U K C J I N I E M I E C K I E J
 R O K P R O D U K C J I 1 9 7 1 M O C 1 0 0 K M
 C I Ę Ż A R W Ł A S N Y 1 5, 7 t o n y U C I Ą Ğ 3 9 0 t o n
 S Z Y B K O Ś Ć M A X 2 4 k m / h



Nekatere stare dizelske lokomotive še čakajo na obnovo.



Razkošne lesene hiše so zapuščina ruskih carjev.

Pravljичne vasi

Na prvi pogled odročni kraji so zanimivi tudi zaradi slikovite podeželske arhitekture. Na širšem območju so se v tisočletjih srečevali različni narodi, katerih vpliv je danes mogoče občutiti v jeziku, kulturi, veri in običajih. Na prvi pogled pa obiskovalce pritegnejo slikovite lesene hiše. Tiste najrazkošnejše so zapuščina ruskih carjev in so večinoma preurejene v muzeje. Zanimive pa so tudi običajne lesene hiše, katerih videz lastniki poživljajo z izrezljanimi detajli in pisano pobarvanimi polkni. Takšne hiše tukaj gradijo že stoletja. K sreči imajo tudi novi lastniki posluš za tradicijo, in skušajo, kolikor je mogoče, ohraniti avtentični

videz. Pa tudi večina novih hiš je grajenih iz lesa, tako da ne izstopajo pretirano v idiličnem vaškem okolju. Najlepše primerke starih obnovljenih hiš je mogoče občudovati v vaseh Puchly, Trzescianka in Soce. V njih se počutiš, kot da bi vstopil v pravljичni svet.

Po ozkotirni železnici skozi gozd

Pred prvo svetovno vojno je vlak vozil tudi do Bialowieze. Na davno minule čase spominjajo opuščeni železniški tiri ter nekaj lokomotiv in starih vagonov. Slednje so pred kratkim preuredili v zanimive apartmaje. Podobno kot bližnji vodni stolp za parne lokomotive.

Zgledno so obnovili tudi nekdanjo leseno železniško postajo, v katero vabi privlačna restavracija, imenovana Carska.

Z železniško povezavo se danes ponaša dobrih dvajset kilometrov oddaljeno gospodarsko središče Hajnowka. Mesto je zrastle iz nekdanje gozdarske postojanke na robu mogočnih gozdov. Danes pomeni pomembno prometno središče z ducatom tovarn, cerkva, trgovin in šol. Posebnih turističnih atrakcij ne premore. Z izjemo vožnje po ozkotirni progi. Ozkotirno železnico v skupni dolžini okrog 90 kilometrov so med prvo svetovno vojno zgradili Nemci. Obratovati je začela leta 1916, in to izključno za transportne potrebe. Z vlaki so



Nekdanji vodni stolp so spremenili v počitniško bivališče.

Skoraj izumrli zober je sorodnik ameriškega bizona.



Ohranjenih je tudi nekaj lesenih mlinov na veter.



Lesene hiše marsikje poživljajo barvita polkna.

namreč dovažali les iz bogatih okoliških gozdov, ki so ga predelovali v žagah. V nekaj desetletjih so prepeljali okrog pet milijonov kubičnih metrov lesa. Zaradi potreb po delavcih je naselje hitro raslo in je postalo eno najpomembnejših gospodarskih središč v tem delu Poljske.

Med drugo svetovno vojno so bili industrijski obrati uničeni, skupaj z večjim delom železniških prog. Nekaj so jih obnovili in po njih so vozili vlaki vse do konca sedemdesetih let preteklega stoletja. Del nekdanje trase so ponovno usposobili šele leta 1991, ko so jo obnovili za potrebe turizma. Tako danes ozkotirna železnica povezuje Hajnowko z jezerom Topilo na robu naravnega parka Bialowi-

eza. Proga je dolga sedemnajst kilometrov, vlak pa porabi za pot v obe smeri kar štiri ure. Vključno z nekaj postanki, ki so namenjeni občudovanju prostornih gozdov. Zapeljati se je mogoče tudi po drugi trasi, ki je speljana do kraja Postolowo. Ta je oddaljen šest kilometrov, povratna vožnja pa traja dve uri. Kompozicija je sestavljena iz dobre štiri desetletja stare nemške dizelske lokomotive in preprostih lesenih vagonov. Ti niso preveč udobni, zato pa omogočajo enkratne razglede na območje enega največjih ohranjenih pragozdov v Evropi. Turistični vlaki vozijo od maja do septembra, nekajkrat na teden ali po dogovoru za večje skupine.



Lokomotive in vagoni v Bialowiezi so obmirovali za vedno. Vagone so pred kratkim predelali v apartmaje.



Železniška postaja v Bialowiezi je preurejena v restavracijo.





Postaja Břeclav

Češka balada

Veliko ljudi potuje v oddaljene kraje, da bi našli in izkusili kaj drugačnega, da bi lahko o tem pripovedovali svojim prijateljem in svojem in da bi ubežali dnevni rutini. Ni nam treba iti daleč, da bi našli take kraje. Veliko jih je v skritih kottičkih Evrope. Eden takšnih skritih draguljev je pokrajina Južna Češka na jugozahodu Češke republike.

Za Južno Češko so značilna ohranjena obzidana mesta, samostani, gradovi, stolpi in srednjeveška mestna središča. V preteklih stoletjih pomembna mesta, ki so se nahajala na križišču nekdanjih trgovskih poti, so danes očarljiva mesta z edinstveno okrašenimi pročelji stavb, svetlo rdečimi strehami, tlakovanimi trgi ter obzidji in stolpi, ki so nekoč rabili za

obrambo mest. Med potovanjem po pokrajini opazimo, da se ta nenehno spreminja, iz območja s polji koruze ali pšenice prehaja v območje z jezeri, rekami in borovimi gozdovi. Za vsakim pobočjem se nam razkriva kakšna reka, most in slikovito mesto ali vas z gradom. Povsod so vinogradi in grozdje, iz katerega pripravljajo odlična vina.

Na Češko smo se peljali z vlakom iz Avstrije. Mejo smo prečkali v Břeclavu, v katerem je ena najgrših postaj. Vseeno jo je vredno ohraniti kot primer betonske gradnje najstrožjega sloga iz obdobja komunizma. V Lednicah smo si ogledali grad, ki je od leta 1996 na Unescovem seznamu svetovne kulturne dediščine. Gradili so ga več let in pri tem



Grad Lednice



Stopniške v gradu Lednice



Lokomotiva Českých železnic



Grad Landštejn



Český Krumlov

dokaj spremenili podobo pokrajine. Okrog gradu so uredili velik park z jezeri in otoki. Preusmerili so tokove rek, tako da se je pokrajina odprla in da so prebivalci gradu lahko imeli čudovit razgled na svoje 283 kvadratnih kilometrov veliko ozemlje. Kapelica v gradu je pravcata turistična atrakcija! V gradu odkrijemo številne zanimivosti, kot na primer neverjetne lesene konstrukcije ali mojstrsko rezbarjeno spiralno stopnišče, ki so ga izdelali iz enega ogromnega drevesa. Na kosilo smo se odpravili v hotel My Hotel (www.myhotel.cz), kjer imajo poleg zelo kakovostne ponudbe tudi vinsko klet

in domača biološko pridelana vina.

Iz Lednic smo se odpeljali v Mikulov, kjer je toliko zanimivosti, da bi tam lahko preživeli teden ali dva. Zgodovinsko območje mesta – židovska četrt – je bila pred drugo svetovno vojno zelo pomembna. Za turiste je zelo dobro poskrbljeno. Ukvarjajo se lahko s kolesarjenjem, jahanjem konj, ribolovom, plavalnimi športi, pohodništvom in s številnimi drugimi dejavnostmi. Na hribu nad mestom stoji grad Mikulov. V njem je urejen regionalni muzej, v katerem si je mogoče ogledati zgodovinsko zbirko o proizvodnji vina. V hotelu

Zámeček Mikulov (www.zameckmikulov.cz), ki ga vodi podjetna družina Ševčík, smo lahko degustirali lokalno vino. Gospod Ševčík je omenil, da vino dobavlja tudi papežu. Papež je baje lani obiskal Češko, in Čehi so takrat organizirali tekmovanje, na katerem so izbirali vino, ki bi ga ponudili Njegovi svetosti. Zmagalo je peneče vino hotela Zámeček Mikulov. Ker je bilo papežu vino všeč, ga od takrat zanj redno naročajo. To je kar dobro priporočilo!

Pot nas je nato vodila v očarljivo renesančno mestece Slavonice, ki se je razširilo okrog mestnega trga v obliki trikotni-

ka. Na tem privlačno tlakovannem trgu, v središču katerega je spomenik Svete Marije, najdemo hotel U Růže (www.dumuruze.cz). Na vrhu trga stoji stari samostan, za njegovim obzidjem pa stara cerkev. Na trgu je ogromen kamniti stolp, ki je nekoliko nagnjen. Svoja vrata ima odprta vsak dan v poletnih mesecih in tedaj ga obišče ogromno število turistov. Nanj se je mogoče povzpeti po spiralnem kamnitem stopnišču, ki vodi vse do lesene komore za zvonec in do balkona, kjer je blagajna in kjer plačate vstopnino. Kakšna lokacija za pisarno! Uslužbenec nam je prodal »vstopnice« – miniaturne magnete v obliki stolpa. S stolpa je mogoče videti, kako majhno je mesto, pa tudi zgradbe z obokanimi prehodi. Znamenite hiše ob glavni ulici imajo lepa, izvirna starinska pročelja, nekatere hiše pa krajšo umetna starinska pročelja ali celo naslikana, dekorativna okna. Svetlo rdeči strešniki so zdaj obvezni, da se ohrani značaj mesta. Prenočili smo, naslednji dan še nekoliko raziskovali staro obzidje in se napotili do nekoč pomembnega obrambnega gradu Landštejn (www.hradlandstejn.cz) in do gradu Jindřichův Hradec. V slednjem je Črni stolp, na katerega se povzpne po 149 stopni-



Razgled s stolpa v mestu Slavonice



Vlak Čeških železnic na postaji Jindřichův Hradec



Vlak železnic JHMD na postaji Jindřichův Hradec.tif



Lokomotiva železnic JHMD v remizi v mestu Jindřichův Hradec

cah, krasijo pa ga tudi čudovite slike in veliko zgodovinskih predmetov.

Naslednji dan smo se odpravili na železniško postajo Jindřichův Hradec, od koder vozi edinstvena ozkotirna železnica JHMD. Izvirno sta to bili dve povsem ločeni ozkotirni progi širine 760 milimetrov. Progo do mesta Nová Bystřice so odprli 1. novembra 1897. Dolga je 32.869 metrov, na njej je enajst postaj. Progo do kraja Obrataň so odprli 24. decembra 1906, dolga je 45.996 metrov in na njej je osemnajst postaj. Leta 1924 so obe progi združili v državne železnice, med drugo svetovno vojno sta

postali del omrežja nemških Deutsche Reichsbahn, po vojni pa del omrežja Čeških železnic. V preteklosti je tem ozkotirnim železnicam pretilo, da jih bodo ukinili, odkar pa je bila leta 1994 ustanovljena družba JHMD (www.jhmd.cz), ta uspešno skrbi za njihov razvoj. Decembra 1999 je družba kupila še zadnje tiskarske stroje za tiskanje vozovnic Edmondson na Češkem. Na njih tiskajo navadne vozovnice za redne vlake in posebne vozovnice za najete vlake. Železnice so zelo podjetne. Poleg potniških vlakov z dizelsko vleko, ki vozijo potnike vse leto, ponujajo v najem potniške vlake s parno vleko. K

tem je mogoče najeti tovarne vagonce za prevoz koles ali konjev.

Pridružili smo se drugim potnikom in se s parnim vlakom odpeljali v kraj Nová Bystřice, kjer smo posneli nekaj fotografij, in se nato odpravili do naše končne destinacije Český Krumlov (www.ckrumlov.info). Privlačno mestece se nahaja ob reki Vltava, na mestu, kjer se njen tok zvije v nekakšno zanko, tako da je videti, da je na otoku. Český Krumlov je tudi na Unescovem seznamu svetovne kulturne dediščine. Nad mestecem straži mogočni grad, ki pritegne številne turiste. Po ogledu mesta smo se vrnili domov,

in tudi tokrat smo potovali prek Avstrije.

Češka ponuja turistom veliko. Hrana je odlična, prav tako vina in piva, in cene so sprejemljive! Čeprav je njihova valuta češka krona, je videti, da evre sprejemajo v številnih krajih. Na primer, možakar, ki je na stojnici ob glavnem parkirišču v Lednicah prodajal svoj med, je glede na to, da nisem imel kron, sprejel evre in vrnil različko v kronah. Ker se mi je zdelo, da mi je premalo vrnil, je dodal še zvrhano skodelico svoje domače medice, ki dodobra zavrti glavo! Vsekakor je Južna Češka vredna ogleda!



Na vožnji s parnim vlakom



Lokomotiva Px48 1916 na postaji Kunzák – Lomy

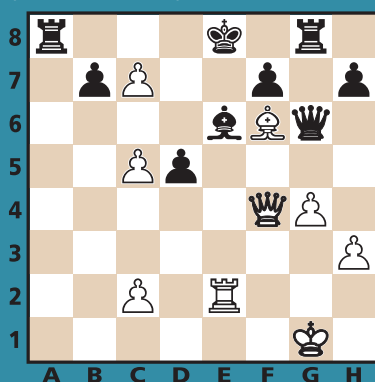
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 31

Črni ima ogromno materialno prednost, toda že uvodna poteza belega nakaže, da je sanj o končnem uspehu črnega konec.

Mučnik : Voronkov
(Moskva, 1948)



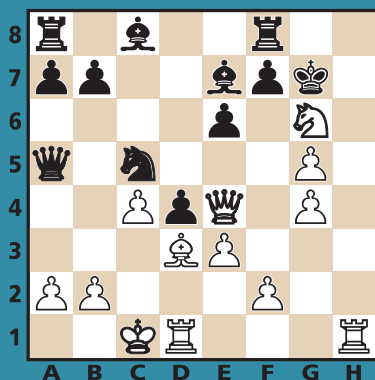
Rešitev:

1. Da4+ Txa4 [1...Kf8 2. Dxa8+ Lc8 3. Dxc8#] 2. c8D#

Primer 32

Da bi razbremenil slabo pozicijo svojega kralja, je črni napadel njeno visočanstvo belih vojakov, toda odgovor belega je kot blisk strele z jasnega, ki vodi v neubranljivo položitev orožja črnih vojsčakov.

Čudova : Kogan
(Kijev, 1951)



Rešitev:

1. Th7+ Kxh7 [1...Kg8 2. Sxe7#]
2. Sxf8+ Kg7 3. Dh7+ Kxf8
4. Dh8#

Šahovski pokal SŽ – sedmi turnir

Napeto na poti proti vrhu

Po poletnem premoru, ki je trajal dobre tri mesece, se je 24. septembra s sedmim turnirjem nadaljeval šahovski cikel Slovenskih železnic. Zmagovalec turnirja, ki se ga je udeležilo 47 šahistov, je bil mednarodni mojster Leon Mazi. Z dvema remijema in sedmimi zmagami je ostal edini neporaženi na turnirju. Zanj je bil to peti nastop v letošnji sezoni, ki mu je prinesel že tretjo zmago.

Drugo uvrščeni Dušan Čepon in tretje uvrščeni Fide mojster Marjan Črepan sta z dvema remijema in enim porazom zbrala sedem točk. Edina poraza sta doživela prav proti zmagoval-

cu. Prvi nosilec turnirja, Rok Hržica, je bil dve koli pred koncem še vodilni, nato pa je doživel dva poraza proti Čeponu in Črepanu, ter se je moral zadovoljiti s četrtem mestom. Najboljši železničar je bil kot osemnajsti nosilec Nenad Djekanovič, ki se je uvrstil na dvajseto mesto. V skupnem seštevku je z vsemi odigranimi turnirji na vodilnem mestu Zlatko Jeraj, z enim turnirjem manj se na drugem mestu nahaja Boštjan Jeran, z dvema manj pa je tretji Leon Mazi. Spremembo na vrhu gre pričakovati že na naslednjem turnirju. Najresnejša kandidata za vrh in končno zmago sta trenutno Boštjan Jeran in Leon Mazi. Naslednji turnir bo 15. oktobra.



Napeto spremljanje igre.

Vrstni red 7. turnirja: 1. Leon Mazi, 8 točk, 2. Dušan Čepon, 3. Marjan Črepan, oba 7 točk, 4. Rok Hržica, 6,5 točk, 5. Primož Petek, 6. Boštjan Jeran, 7. Boris Skok, 8. Andrija Petrovič, vsi 6 točk, 9. Marjan Butala, 10. Dušan Kutin, oba 5,5 točk.

Skupni vrstni red: 1. Zlatko Jeraj, 575 točk, 2. Boštjan Jeran, 539, 3. Leon Mazi, 494, 4. Vladimir Kodrič, 477, 5. Dušan Zorko, 463, 6. Matjaž Kodela, 445, 7. Boris Skok, 435, 8., Jože Skok 424, 9. Marko Ribičič, 417, 10. Stanko Djurdjevič, 409 točk.

Vlastimir Djurdjevič

Zmagoviti začetek kegljaške sezone

Železničarsko kegljaško društvo Lokomotiva je 15. septembra na prvi tekmi sezone 2011/12 na gostovanju premagalo povratnika iz prve B lige, moštvo Kegljarskega kluba Ljubljana, z rezultatom sedem proti ena (3323 : 3206 podrtih kegljev). Tako smo uspešno začeli tekmovalno sezono v drugi državni ligi.

Na Slovenskih železnicah deluje Železniško kegljaško društvo Lokomotiva, ki je bilo ustanovljeno leta 1952. Večina članov so zaposleni iz Centralnih delavnic, iz proizvojenj Ljubljana in Divača, nekaj članov pa je iz drugih železniških kolektivov z ljubljanskega območja. Društvo šteje trenutno okrog trideset članov, v najboljših časih delovanja in financiranja društva pa nas je bilo okrog sedemdeset.

V lanski sezoni smo tekmovali z dvema moštvoma. Prvo moštvo je nastopalo v drugi slovenski ligi – zahod, in tekmovalje je končalo na solidnem petem mestu z desetimi zmagami in osmimi porazi. Drugo moštvo je nastopalo v prvi ljubljanski ligi in zasedla končno, sedmo mesto.

Trenutno v društvu potekajo intenzivni treningi in pripravljalne tekme za novo sezono. Želimo si, da bi se uvrstili med prva tri moštva po končani sezoni v drugi slovenski ligi. Žal pa smo morali zaradi velikih težav s financiranjem odpovedati sodelovanje druge ekipe v ljubljanski ligi.

Brane Gregorin



Kegljari Lokomotive na prvi dobljeni tekmi; z leve: Slobodan Zečević, Brane Gregorin, Vojko Radonjič, Franc Trstenjak, Stevo Govedarevič, Marko Čolić in Peter Osredkar.

Rešitev ugank iz julijsko-avgustovske številke:

Uganka	Rešitev
Zlogovna izpolnjevanica	InterRail
Izpolnjevanica nasprotij	Grem z vlakom



talne Obloge parket

Polaganje, brušenje in lakiranje

vseh vrst parketa, polaganje laminatov,

itisonov, toplih podov in PVC-jev.

35 let družinskih izkušenj,

brezplačno svetovanje.

Mitja Godnjavec s.p.

parketi.godnjavec@gmail.com

031 871 097



Nestor Železniškega muzeja, akademski slikar Stane Kumar, je bil rojen v Trstu, od koder se je njegova železničarska družina po prvi svetovni vojni umaknila v Ljubljano.

Devetletni deček je bil prežet z vzdušjem Primorske in Krasa, zato ni čudno, da nekatere njegove imenitne železniške slike odsevajo prav železnico tega območja.

In tudi pri upodobitvi brzovlaka proti Trstu, vozečega skozi postajo Štanjel, moramo opozoriti na njegovo mojstrstvo pri upodabljanju lokomotiv – na sliki je najiminitnejša lokomotiva svojega časa, štiricilindrska peterovprežna gorska brzovozna lokomotiva avstrijske serije 380, ki je pozneje pri nas dobila oznako JDŽ 07.

Strašno je, da ni ohranjena prav nobena – ne pri nas ne v Avstriji.