

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Aktualno

Slovenske železnice pridobile status AEO

Prenovljene proizvodne zmogljivosti za obnovo kolesnih dvojic

Električne lokomotive vrste 541 so pripravljene na novih 600.000 kilometrov

Kadri

Preurejanje podjetja

Fotoreportaža

Desetarjevo moštvo

Tujina

Skandinavija bo bližje – prek ožine Fehmarn

Zgodovina

Otovski viadukt



***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 zeleni 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

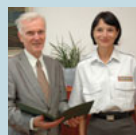
www.szexpress.si

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: 10.528 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. septembra 2011.



Pri Zidanem Mostu
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



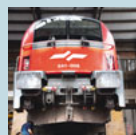
Aktualno
Slovenske železnice pridobile status AEO

2



Aktualno
Prenovljene proizvodne zmogljivosti za obnovo kolesnih dvojic

3



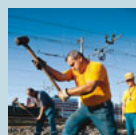
Aktualno
Električne lokomotive vrste 541 so pripravljene na novih 600.000 kilometrov

4



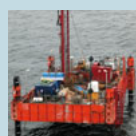
Kadri
Preurejanje podjetja

8



Fotoreportaža
Desetarjevo moštvo

14



Tujina
Skandinavija bo bližje – prek ožine Fehmarn

20



Zgodovina
Otovski viadukt

24



1
Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik

Slovenske železnice so prvega septembra postale holding. Istega dne so bila ustanovljena tri nova podjetja, in sicer podjetje za prevoz potnikov, podjetje za prevoz tovora in podjetje za infrastrukturo. Slovenske železnice se reorganizirajo na podlagi Zakona o družbi Slovenske železnice. Reorganizacija bo omogočila prihranke nekaterih operativnih stroškov poslovanja in spremembo poslovnih procesov. V tem prestrukturiranju dejavno sodelujejo vsi socialni partnerji.

Po novem aktu o ustanovitvi družbe Slovenske železnice bo novi nadzorni svet šestčlanski. Svet Agencije za upravljanje kapitalskih naložb (AUKN) je devetega septembra za člane 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 Kneževića**, ter izvolil **Alberta Pavliča** za delavskega direktorja v novi upravi. Nadzorni svet bo imenoval novega generalnega direktorja Slovenskih železnic

Dobra popotnica za novi holding so dobri polletni poslovni rezultati. Dosegli smo pozitivni poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 1,9 milijona evrov, ki je od načrtovanega boljši za 7,7 milijona evrov. Od januarja do junija letos smo prepeljali devet milijonov ton blaga, kar je 2,6 odstotka več od načrtov, in opravili 1.992 milijonov netotonskih kilometrov ali 7,3 odstotka več od načrtov. Transportni prihodki potniškega prometa so bili v prvih štirih mesecih za 2,3 odstotka ali 415 tisoč evrov nižji od načrtovanih. Prepeljanih je bilo skoraj osem milijonov potnikov, kar je 4,5 odstotka manj, kot je bilo načrtovano, in opravljenih 390 milijonov potniških kilometrov ali 6,2 odstotka manj, kot je bilo načrtovano. Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je znašala 32.262 evrov in je za 6,3 odstotka višja od načrtov ter za 19,3 odstotka višja kakor lani.

Velik uspeh smo dosegli na področju carinskega posredovanja, ki ga opravljamo v tovornem prometu. Pridobili smo status pooblaščenega gospodarskega subjekta (AEO) in smo edini železniški prevoznik v Sloveniji, ki je pridobil to potrdilo. Kot pooblaščen gospodarski subjekt bomo lahko še hitreje prepeljali pošiljke v mednarodnem prometu in razvili še več logističnih storitev, skrajšali prevozne čase in znižali stroške prevozov prek zunanjih meja EU. Uspeh je še toliko večji, ker smo storitve carinskega posredovanja začeli opravljati šele pred enim letom, lani avgusta. V enem letu smo pridobili vsa potrebna dovoljenja za carinske poenostavitve in vzpostavili sistem, na podlagi katerega smo prvega septembra prešli status pooblaščenega gospodarskega subjekta.

Naš dopisnik iz tujine **Ronald Ian Smith** je preveril, kako poteka načrtovanje nove železniško-cestne povezave med Nemčijo in Dansko. Povezava bo imela veliko pozitivnih gospodarskih učinkov, saj bo pospešila prometne tokove med Skandinavijo in drugimi evropskimi državami. Danci bodo skoraj v celoti financirali 5,1 milijarde vreden projekt. Ker bodo gradili na območju, ki je občutljivo z vidika varovanja okolja in ker je ožina Fehmarn že zdaj zelo prometna, se bodo o tem, ali naj bo nova povezava predor ali most, odločili šele leta 2013. Naš dopisnik je pogledal tudi, kako se železnice razvijajo in kaj počnejo, da bi povečale kakovost svojih storitev. Zlasti v Švici in na Škotskem, kjer je doma, je našel precej poučnih primerov, o katerih lahko več preberete na straneh 20 do 23.

In še zanimivost: naša revija Nova proga se lahko pohvali, da je bila poleti na najvišjem evropskem vrhu, Mont Blancu. **Boštjan Kokalj** se je nanj povzpел v začetku julija, in nanj ponesel izvod naše revije. Več o zanimivem in napornem vzponu na Mont Blanc si lahko preberete v reportaži na straneh 18 in 19.

Prijetno branje!

V prvi polovici leta pozitivno poslovanje

V prvi polovici leta smo dosegli pozitivni poslovni izid iz



Goran Brankovič, generalni direktor
(foto: Miško Kranjec)

poslovanja (EBIT) v višini 1,9 milijona evrov. Rezultat je od načrtovanega boljši za 7,7 milijona evrov, predvsem zaradi večjih transportnih prihodkov tovarnega prometa in boljših rezultatov infrastrukture ter vodenja prometa. Čisti poslovni izid je bil negativen, v višini 5,6 milijona evrov, od tega 1,9 milijona evrov zaradi negativnih tečajnih razlik. Z izločitvijo vseh učinkov izrednih vplivov je bila ustvarjena čista izguba v višini 1,9 milijona evrov.

Transportni prihodki v tovarnem prometu so bili v obdobju 1-6/2001 večji od načrtovanih za 8,2 odstotka ali 6,3 milijona

evrov. Prihodki so bili od načrtovanih večji v kopenskem in luškem tranzitu ter pri prevozu malih pošiljk. V tem obdobju smo prepeljali 9 milijonov ton blaga, kar je 2,6 odstotka več, kot smo načrtovali, in opravili 1.992 milijonov netotonskih kilometrov ali 7,3 odstotka več od načrtov.

Transportni prihodki potniškega prometa so bili v prvih šestih mesecih za 2,3 odstotka ali 415 tisoč evrov nižji od načrtovanih. Prepeljanih je bilo 7,97 milijona potnikov, kar je 4,5 odstotka manj, kot je bilo načrtovano, in opravljenih 390 milijonov potniških kilometrov

ali 6,2 odstotka manj, kot je bilo načrtovano.

Dodana vrednost na zaposlenega, preračunana na letno raven, je znašala 32.262 evrov in je za 6,3 odstotka večja od načrtov ter za 19,3 odstotka večja kakor lani.

Skupina Slovenske železnice je v prvem polletju dosegla dobiček v višini 5,8 milijona evrov. Čisti poslovni izid je bil negativen v višini 651.000 evrov, brez upoštevanja izrednih vplivov pa je skupina prvo polletje dosegla dobiček v višini 3,15 milijona evrov.

Marko Tancar

Slovenske železnice pridobile status AEO

Slovenske železnice smo pridobile status pooblaščenega gospodarskega subjekta (AEO) in bomo lahko odslej v tovarnem prometu opravljale poenostavljene carinske postopke. Potrdilo AEO nam je po večmesečnem preverjanju in ocenjevanju izdal Carinski urad Ljubljana. Slovenske železnice smo edini železniški prevoznik v Sloveniji, ki je pridobil to potrdilo.

Direktor tovarnega prometa mag. Milan Jelenc je poudaril, da smo Slovenske železnice zanesljiv, varen in kakovosten prevoznik, z novim statusom pa bomo lahko še hitreje prepeljali pošiljke v mednarodnem prometu. Povedal je še, da prepeljemo približno sedemnajst odstotkov

vsega tovora v kopenskem prometu v Sloveniji in da bomo lahko z novim potrdilom ponudili še boljše prevozne storitve, več logističnih storitev, skrajšali prevozne čase in znižali stroške prevozov prek zunanjih meja EU.

Potrdilo AEO je mag. Jelencu izročila direktorica carinskega urada Ljubljana Barbara Gregorič, ki je Slovenskim železnicam čestitala za uspešno opravljeno preverjanje in izrazila zadovoljstvo, da smo dosegli vse zahtevane kriterije. Med drugim je pohvalila tudi visoko raven varnosti informacijske tehnologije.

Status AEO pomeni za Slovenske železnice, da:

- so postale pooblaščen gospodarski subjekt, ki ga po svetu zdaj poznajo kot varnega in zanesljivega poslovnega partnerja v mednarodni trgovini;
- jim je bila določena nižja stopnja tveganja v sistemu za analizo tveganja,
- bodo pregledi vlakov in pregledi dokumentov redkejši kakor pri drugih gospodarskih subjektih;
- če bo določen fizični pregled, bodo imele prednost pred drugimi;
- bodo na podlagi sporazumov o skupnem carinskem sodelovanju mogoči hitrejši carinski postopek tudi na mejah med tretjimi državami;
- imajo ugodnejši položaj pri uporabi poenostavljenih carinskih postopkov.

Vodja carinskih dejavnosti pri Slovenskih železnicah Vlado Tratar je povedal, da smo lani avgusta v sekciji za prevoz malih pošiljk začeli opravljati storitve carinskega posredovanja, s katerimi zagotavljamo uvozno in izvozno carinjenje, tranzitne carinske storitve, poročilo za Intrastat, svetovanje glede carinjenja in možnost uporabe našega bančnega jamstva pri carinjenju. Storitve carinskega posredovanja je bila dobro sprejeta in veliko strank se je odločilo zanjo. V enem letu smo pridobili vsa potrebna dovoljenja za carinske poenostavitve in vzpostavili sistem, na podlagi katerega smo prvega septembra prejeli status pooblaščenega gospodarskega subjekta.

Marino Fakin



Mag. Milan Jelenc, direktor tovarnega prometa Slovenskih železnic, in direktorica carinskega urada Ljubljana Barbara Gregorič. (foto: Antonio Živkovič)



Z leve: Vlado Tratar, vodja carinskih dejavnosti Slovenskih železnic, direktorica carinskega urada Ljubljana Barbara Gregorič, mag. Milan Jelenc, direktor tovarnega prometa Slovenskih železnic, Andreja Gantar Cvetko, vodja oddelka za kontrole in postopke, Rok Markun, pomočnik vodje oddelka za kontrole in postopke, in Marko Bolta, pomočnik direktorice carinskega urada Ljubljana. (foto: Antonio Živkovič)



SŽ-Centralne delavnice

Prenovljene proizvodne zmogljivosti za obnovo kolesnih dvojic

Liberalizacija železniškega trga v Evropi je SŽ-Centralnim delavnicam Ljubljana odprla nove tržne poti pri proizvodnji in obdelavi kolesnih dvojic. Trženje na tujih trgih je obrodilo dobre sadove, saj se naročila iz tujine povečujejo. Zato je bilo treba povečati proizvodne zmogljivosti na Ptujju, kjer obdelujemo kolesne dvojice.

Da bi lahko obdelali večje količine kolesnih dvojic za nove kupce, smo marca lani začeli graditi nove proizvodne zmogljivosti. Čeprav še niso končane, so že polno zasedene, tako da gradnja komaj sledi potrebam proizvodnje. Predvidoma jeseni bodo končana še zadnja dela, in upamo, da bomo kma-

lu dosegli cilj – proizvodnjo in obdelavo tisoč kolesnih dvojic na mesec.

Uredili smo novo halo za profilno stružnico, prostor za kontrolo in pregled ležajev, novo pralnico za pranje kolesnih dvojic in novo varilnico. Novo halo smo z nadstrešnico povezali s staro in tako povečali skladiščne prostore, in sicer za manipulativno skladišče in za skladiščenje novega materiala ter rezervnih delov. Predelali in obnovili smo tudi stari lakirni tir v lakirnico, montirali obračališča, uredili nakladalne tire in vgradili dvizžne mize. Kupili smo tudi nove stroje, ki omogočajo produktivnejšo obdelavo kolesnih dvojic: CNC stružnico za struženje celotne osi, CNC



Nova CNC stružnica



Nadstrešnica

karuselno stružnico za struženje monoblok plošč, stroj za brušenje in čiščenje osi, merilni stroj za celovito izmero kolesnih dvojic po obdelavi in prežračevalni sistem (odsosovalne naprave na vseh obdelovalnih strojih v hali C).

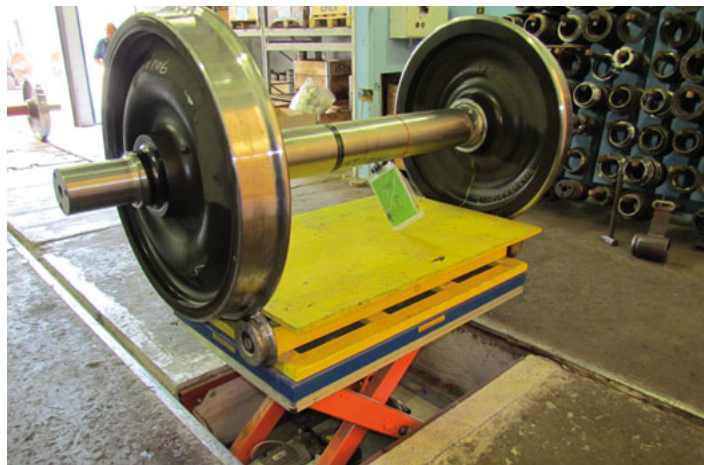
Obdelava kolesnih dvojic za tuje naročnike po VPI poteka po posebnih zahtevah, za kar potrebujemo določeno orodje in naprave. Nabavili smo različno merilno orodje za končno kontrolo in montažo kolesnih dvojic: merila za AR-, QR- in C-mero, 3-točkovni mikrometer; stroj za graviranje podatkov, glave za indukcijsko snemanje notranjih in labirintnih obročev, indukcijske naprave za gretje in montažo notranjih in labirintnih obročev, dodatne merilne ure in mikrometre, merilce hrapavosti površin, merske šablone, pralni WAP, šobe in škropilnice za brizganje vodo-odpornih in dvokomponentnih barv.

Nova hala, stroji in orodje omogočajo krožni sistem proizvodnje. Vzpostavili smo dvojni delovni tokokrog za IS 2 in IS 3, kar zelo skrajša čas obdelave kolesnih dvojic, zaradi česar se povečuje produktivnost. Do jeseni bomo uredili še vhodno skladišče z depnijo in laboratorij za neoporne preiskave z novo napravo za magnetno kontrolo, ki je plod lastnega znanja naših zaposlenih. Načrtujemo tudi investicijo v nov kodni sistem, s katerim bomo nadomestili ročno pisanje merilnih listov

in druge dokumentacije, ki je potrebna pri obdelavi kolesnih dvojic.

V Proizvodnji Ptuj smo poskrbeli tudi za izobraževanje zaposlenih in uspešno prestali nadzor s strani naših strank. Kolesne dvojice obdelujemo po standardu VPI in v skladu z dovoljenji posameznih strank. Delo opravljamo v skladu s prejetimi certifikati (varjenje, NDT, ISO), ki narekujejo visoke standarde.

SŽ-Centralne delavnice
Ljubljana, d. o. o.



Dvižna miza za montažo obročev

Menjava pogonskih sklopov

Električne lokomotive vrste 541 so pripravljene na novih 600.000 kilometrov

V SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana smo letos začeli zamenjevati monoblok kolesa na električnih lokomotivah vrste

541. To delo smo opravili prvič, odkar so Slovenske železnice nabavile lokomotive. Lokomotive so prevozile že več kot

šeststo tisoč kilometrov, in zato je bilo treba kolesa zamenjati z novimi. Za prvo lokomotivo nam je naš pogodbeni partner

pri tem projektu, ÖBB Technische Services, dobavil štiri obnovljene pogonske sklope. Za druge lokomotive obnavljajo



Demontaža pogonskih sklopov (foto: Miško Kranjec)





Dvignjena lokomotiva 541 (foto: Miško Kranjec)



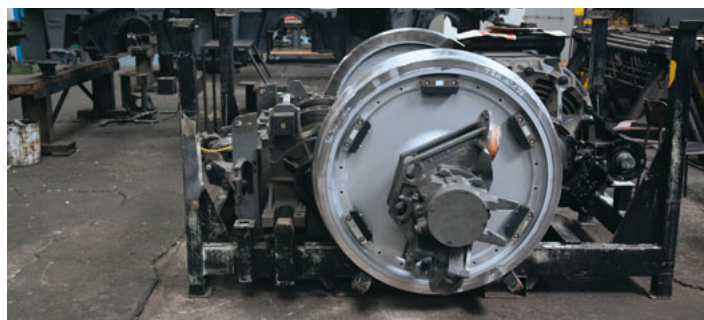
Dvigovanje – pogonski sklop za prevoz v Avstrijo (foto: Miško Kranjec)

pogonske sklope v njihovi delavnici v Linzu, tako da zamenjava poteka tekoče. Do poletja smo pogonske sklope zamenjali že na petih lokomotivah.

Na posamezni lokomotivi odstranimo vse štiri pogonske sklope in jih pošljemo v Linz, da jih zamenjajo. Običajno jih prejmemo v petih tednih. Demontaža starih in montaža obnovljenih pogonskih sklopov v

SŽCD traja teden dni. Ob prvi zamenjavi, spomladi letos, so nam pomagali inštruktorji iz Avstrije, druge zamenjave pa smo opravili samostojno. V Centralnih delavnicah bomo letos in prihodnje leto zamenjali kolesa na dvajsetih lokomotivah vrste 541.

SŽ–Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o.



Novi pogonski sklop (foto: Miško Kranjec)

Lokomotiva 363-005 v svežih izvirnih barvah

Železniška podjetja imajo v navadi, da kakšno starejšo lokomotivo ali vozilo v svojem voznem parku ohranijo v izvirnih barvah. Za takšno potezo so se odločile tudi Slovenske železnice, in sicer na pobudo osebja iz Divače. Električno lokomotivo vrste 363-005 smo v izvirne barve prebarvali v SŽ-Centralnih delavnicah Ljubljana. Rumeno-zelenorjava lokomotiva je tudi sveže prelakirana, za kar smo poskrbeli v lakirnici v Dobovi.

Lokomotive 363, ki jih imenujemo tudi »brižite«, so bile proizvedene v Alstomovi tovarni v Franciji v letih 1975-1977. Ko so začele voziti po sloven-

skih elektrificiranih progah, so bile rumenzelenorjave barve, po letu 2004 pa smo jih na željo lastnika začeli barvati v rdeče-belo kombinacijo. Lokomotiva 363-005 je sicer v Centralnih delavnicah v revizijskem popravilu in barvanje je potekalo v okviru revizijskih del. Lokomotivo bodo predvidoma jeseni predali lastniku in takrat jo boste na slovenskih tirih spet lahko videli. Druge lokomotive vrste 363, ki bodo letos na reviziji v SŽCD, bodo ostale obarvane rdeče-belo.

SŽ–Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o.



Lokomotiva 363-005 je spet v izvirni rumeni, zeleni in rjavi barvi (foto: Miško Kranjec).

Vlak v Telemachovih barvah

Na ljubljanski železniški postaji je bil 12. avgusta predstavljen vlak v Telemachovih barvah. Košarkarska zveza Slovenije (KZS) in Telemach sta hkrati podpisala pogodbo o nadaljnjem sodelovanju. Podjetje Telemach bo tako tudi v prihodnjih treh sezonah glavni pokrovitelj najpomembnejšega klubskega košarkarskega tekmovanja v Sloveniji, ki poteka pod okriljem KZS, Lige Telemach. Naslednja tri leta bo Telemach tudi generalni sponzor slovenske košarkarske reprezentance. Uspešno sodelovanje sta pozdravila predsednik KZS Roman Volčič in direktor Telemacha Marko Šter.



Vlak v Telemachovih barvah je člane košarkarske reprezentance odpeljal na Jesenice, na priprave na evropsko prvenstvo v košarki 2011 (foto: Miško Kranjec).



V družbi slovenskih košarkarjev pred vlakom (foto: Miško Kranjec)

Vlak krasijo v notranjosti fotografije slovenskih košarkarjev v naravni velikosti ter druge poslikave in napisi. Direktor potniškega prometa mag. Boštjan Koren je poudaril: »Slovenske železnice ponujamo čedalje bolj privlačne možnosti oglaševanja, med njimi so tudi celotne poslikave vlakov, kakršno imamo možnost videti danes. Vesel sem, da so prvi častni gostje na novo poslikanega vlaka ravno člani slovenske košarkarske reprezentance.«



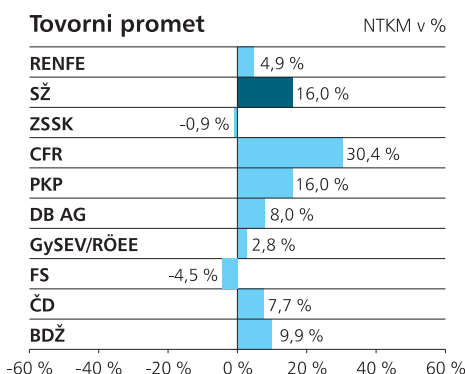
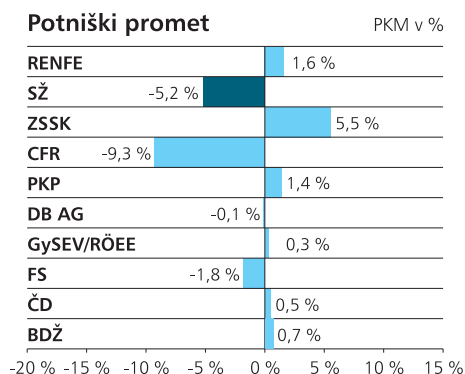
Direktor Telemacha Marko Šter, direktor potniškega prometa mag. Boštjan Koren in predsednik Košarkaške zveze Slovenije Roman Volčič so skupaj prerezali trak Telemachovega vlaka (foto: Miško Kranjec).



Fotografije košarkarjev v notranjosti vlaka (foto: Miško Kranjec)

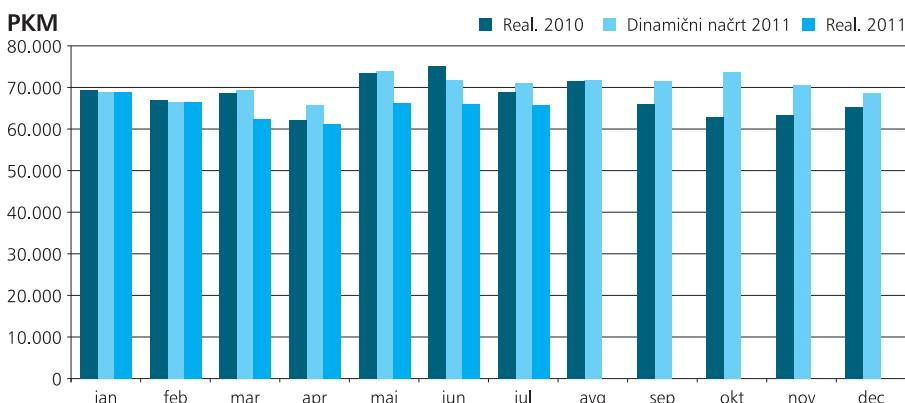
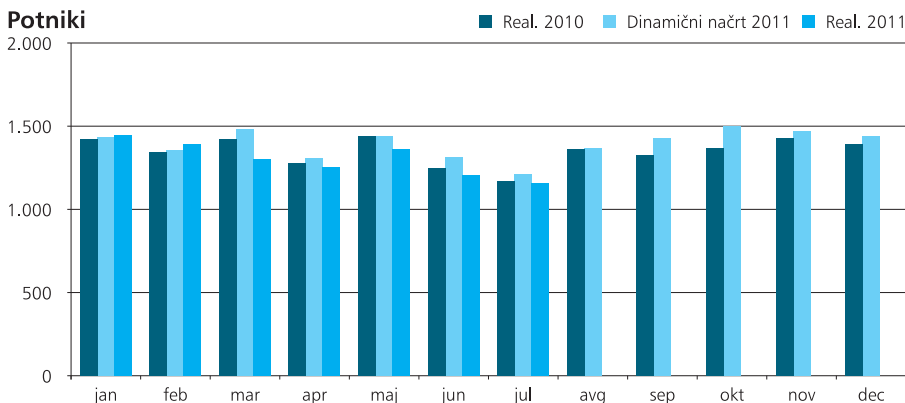
Obseg dela evropskih železnic

Januar-junij 2011/2010



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

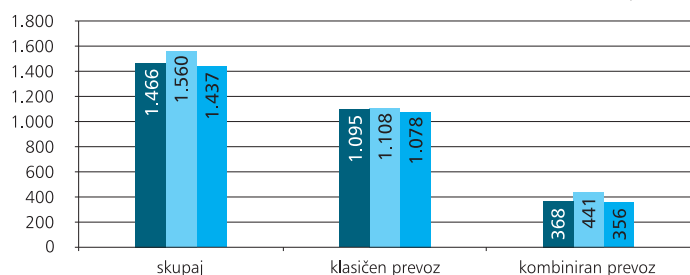


Julij 2011 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

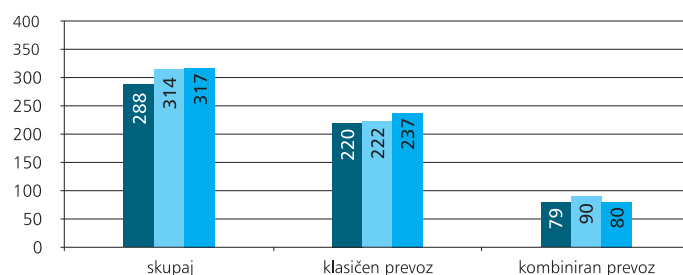
Prepeljano blago

v 000 ton



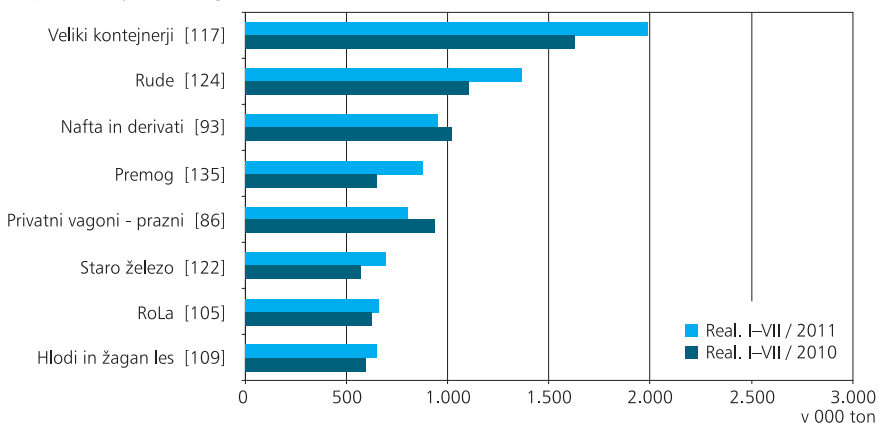
Opravljenno delo

v mio NTKM



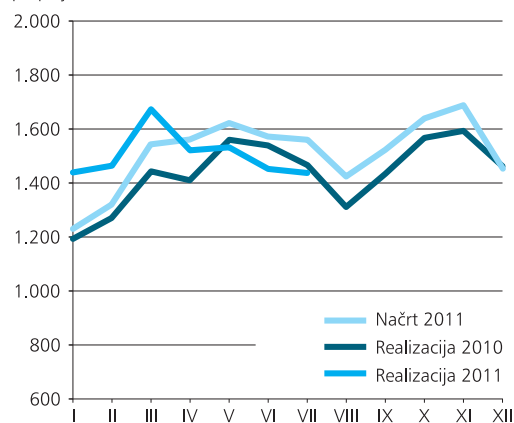
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Preurejanje podjetja

Pomembno vprašanje, ki se lahko nanaša na preteklo delo, sedanje delo in na delo, ki ga bomo opravljali v prihodnje in o katerem je smiselno premisliti, je: »Zakaj pravzaprav počnemo to, kar počnemo in zakaj na takšen način?«

Michael Hammer in James Champy v knjigi *Preurejanje podjetja*, ki je pred leti izšla pri *Gospodarskem vestniku*, opisujeta nekatera nekoč najuspešnejša ameriška podjetja, ki so zašla v krizo, ter način, kako so se lotila korenitih sprememb poslovanja, da bi se lahko prilagodila novim zahtevam trga in povečala konkurenčnost. V knjigi predstavljata tehniko **preurejanje poslovanja**. Poudarjata pomen prepoznava in opuščanja starih utečenih in naučenih načel ter pravil v nekaterih poslovnih procesih, ob katerih se sicer lahko počutimo varno, a nas pogosto ovirajo pri spreminjanju in sprejemanju nečesa novega. Nadalje poudarita, kako je pri tem pomembno postavljanje nove ureditve v podjetju, kot da bi s poslovanjem v podjetju začeli na novo in povsem od začetka. To pomeni, da smo kreatorji nove organizacije, v kateri postavljamo temelje poslovanja, pri čemer ne smemo biti obremenjeni z dosedanjim poslovanjem, kar pa ni preprosto. Napaka, ki jo organizacije pogosto delajo in na katero avtorja v knjigi opozorita, je nenehno popravljanje stare organiziranosti, spreminjanje postopkov, izboljševanje in vedno nove in nove reorganizacije, s katerimi želijo menedžerji rešiti podjetje iz krize.

Sprememb se ni treba bati

Novosti in spremembe so pogosto sprva povezane s strahom, negotovostjo, odporom in zavračanjem. Sprememb se bojimo, ker nam utečenost, navajenost, obvladovani ritem ipd. dajejo občutek varnosti, gotovosti, zanesljivosti. Spremembe pa, nasprotno, prinašajo občutek negotovosti, ogroženosti, zato se jim upiramo in se jim po možnosti, če se le da, izogibamo. Korenite spremembe, ki so običajno spremembe na daljši rok, so s tega vidika manj boleče, kakor večkratne postopne izboljšave in spreminjanje. Odpor do sprememb je torej s psihološkega vidika razumljiv. Po drugi strani pa brez sprememb in prilagoditev novim zahtevam, najprej spremembam v načinu našega razmišljanja, ne more priti do kakovostnih sprememb v podjetju. Spremembe organiziranosti in vodenja so lahko mnogo hitrejše in lažje izpeljive, kakor pa spremembe našega razmišljanja, ker se pogosto

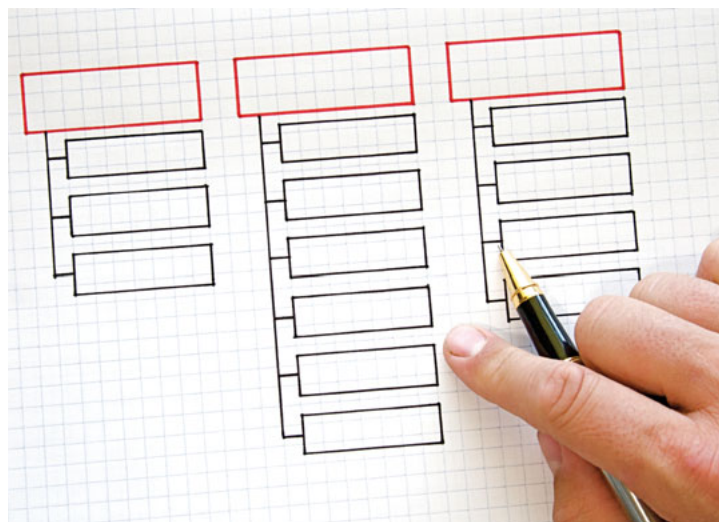
togo držimo svojih navad in prepričanj. Spremembe so pogosto povezane tudi s stresom in posledično lahko tudi z duševnimi težavami in zdravjem.

Ali lahko delamo tudi drugače?

Mogoče je, da delo, ki ga opravljamo na takšen način, kot ga opravljamo, spremenimo in ga bomo opravljali drugače. Mogoče čakamo, da nam bo nekdo naročil, kako naj delamo drugače in pri tem sami ne razmišljamo in ne iščemo novih načinov. Izgovarjamo se lahko na delodajalca, na nadrejenega, na vodstvo, na lastnika, skratka, na nekoga drugega. Kakor da je vse odvisno samo od drugih in nič od nas samih. *»Programiranje ljudi za delo v skladu z ustaljenimi postopki je še danes bistvo birokracije. Vodstveno-nadzorni sistemi v večini današnjih podjetij še vedno temeljijo na načelih, kot so jih železniška podjetja vpeljala pred sto petdesetimi leti.«* Tako

omenjena avtorja. Če smo navajeni samo izpolnjevati ukaze, potem ne bomo razmišljali in se spraševali, zakaj delamo to, kar delamo, zakaj delamo na takšen način, zakaj ne bi delali drugače!? Mnogi pravijo, da so za takšna razmišljanja plačani drugi. Na ta način tudi nočejo prevzemati odgovornosti za posledice kakovosti opravljene-ga dela.

Zavedamo se, da je mnenje uporabnikov (stranke, potniki) danes pomembno, lahko reče-



mo, da so njihove potrebe, pa tudi zahteve, glavne. Konkurenca s kakovostnimi in nižjimi cenami storitev postavlja na nek način standard vsem drugim tekmečem. Nenehne spremembe pa so postale stalnica, ki skupaj z uporabniki in konkurenco pomembno oblikujejo današnji poslovni svet. V prihodnje bodo uspešna predvsem tista podjetja, ki se bodo hitro in prožno odzivala in prilagajala tem zahtevam in razmeram na trgu.

Kaj bi spremenili?

Nadalje avtorja postavljata naslednje, lahko bi rekli, izizivalno vprašanje: »Če bi morali danes znova ustvariti podjetje z znanjem, ki ga imamo, in s tehnologijo, ki je trenutno na voljo, kakšno bi bilo videti podjetje?« Tudi mi si lahko postavimo podobno vprašanje. Kako bi torej opravljali svoje delo, če bi bili mi sami lastnik, vodstvo, nadrejeni določenemu številu delavcev, oziroma,



Korenite spremembe procesov

Definicija preurejanja daje poudarek predvsem delovnemu procesu, ki pomembno vpliva na uspešnost vsakega podjetja. Pri tem avtorja opozarjata na pomembno napako mnogih podjetij, v katerih vodstvo poskuša popravljati določene dele procesov, namesto da bi vnovič zasnovali celoten proces. Proces, ki je nagnjen k napakam, ne moremo izboljšati samo s kakovostjo ali z delnimi popravki. Potrebna je korenita sprememba procesa, pri čemer je treba »staro«, neučinkovito, zamenjati z nečim »novim«. To »novo« določa procesna usmerjenost. Osredotočenost na naloge, strukturo, delo in ljudi ni prava usmerjenost po mnenju avtorjev knjige. Potrebna je osredotočenost na procese. Zato preurejanje zanj ne pomeni zmanjševanja slojevitosti organiziranosti ali zaposlenih in tudi ne pomeni prestrukturiranja ali reorganizacije. Preurejanje bi torej pomenilo zasnovati nove pristope procesnih struk-

tur, pri čemer pri osnovi nismo »obremenjeni« s starimi vzorci ravnanja in z znanjem.

Čprav sami ne bomo delali in/ali sodelovali pri spremembah organiziranosti, niti spreminjali ali na novo postavljali procesnih struktur v podjetju, pa lahko spremenimo svoj način razmišljanja, zaradi katerega smo morda kdaj lahko v konfliktu interesov delodajalca. V ponujenih spremembah pa je smiselno poiskati pozitivne vidike in prednosti, ki nam jih ponuja reorganizacija in holdinška organiziranost. S spremembami pri sebi bomo lahko najbolje prispevali k preurejanju podjetja.

Korenite spremembe razmišljanja

Spremembe v procesih zahtevajo tudi spremembe v načinu in vsebini dela, predvsem pa v načinu razmišljanja. Vztrajanje pri izključno svojem pogledu na procese in način dela v podjetju in ne prilagajanje novim razmeram in zahtevam nas lah-

ko onesposobi za konkurenčno uspešnost in vodi v osebni »propad«. To pomeni, da kakor se mora podjetje prožno in hitro odzivati in prilagajati na konkurenčnost in zahteve trga, tako moramo tudi zaposleni v korak z novimi razmerami v družbi in pričakovanji delodajalca. Prej ko lahko človek naredi pri sebi ta miselni preskok, hitreje in z manjšimi napori ostane v »špicu« uspešnih, ustvarjalnih, sposobnih, učinkovitih, kakovostnih in iskanih delavcev, ki s svojim delom, znanjem, napori, inovativnostjo in ustvarjalnostjo zadovoljujejo svoje temeljne človeške potrebe in uresničujejo svoje najpomembnejše vrednote. Po drugi strani pa s svojim prizadevanjem, delom in znanjem prispeva tudi svoj delež k spremembam v družbi, okolju, podjetju. Tako smo tudi mi sami sicer zelo majhen, a silno pomemben člen v verigi kreatorjev oblikovanja jutrišnjega dne. Bolj ko se bomo zavedali lastne vrednosti pri tem deležu, večjo moč in vpliv bomo imeli. Da je energija neuničljiva, je dokazal že Einstein. Pomembno je, kam to energijo usmerimo. Lahko jo usmerimo v skupna prizadevanja za preurejanje podjetja, za uspešnost in učinkovitost, lahko pa se postavimo v vrsto tistih, ki bodo kritizirali, oporekali, nasprotovali in dokazovali, kako je vse zanič in narobe, kako se jim dela krivica. Na katero stran se bomo postavili mi? Odločitev je na nas!

Literatura:
Hammerj M. in Champy J., Preurejanje podjetja – Manifest revolucije v poslovanju, Gospodarski vestnik, Ljubljana 1995



če bi ustanovili svoje podjetje? Kaj vse bi spremenili in delali drugače, če bi delali izključno »za sebe«? Ali bi takrat še delali to in na takšen način?

Definicija preurejanja podjetja za avtorja knjige pomeni »temeljni vnovični premislek o poslovnem procesu in njegovo korenito preoblikovanje, da bi tako dosegli velike izboljšave kritičnih kazalcev učinkovitosti, kot so stroški, kakovost, storitev in hitrost«.

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (5)

Model dobičkonosna organizacija – podjetje

Pri obravnavanju vpliva kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu se osredotočimo na dobičkonosno organizacijo – podjetje. Glavni namen podjetja je dolgoročno ustvarjanje dobička vlagateljem in izpolnjevanje določenih potreb trga. Načeloma lahko podjetje pridobiva sredstva na različne načine, vendar se bomo v tem besedilu omejili le na zaslužek, ki ga sestavljajo prihodki, ki jih podjetje pridobi s prodajo proizvodov in/ali storitev. Prihodki so v tem primeru enaki številu prodanih proizvodov, pomnoženem s ceno proizvoda. Od prihodkov odštejemo zaslužek vlagateljev in dobimo ciljne stroške, ki jih podjetje ne sme prekoračiti.

Zavedati se je treba, da cena in vrednost določa trg. V tržnem gospodarstvu vodstvo

podjetja vpliva na pospeševanje prodaje oziroma na dejavnike, povezane s številom prodanih proizvodov. Vodstvo podjetja odločilno vpliva tudi na stroške. Če so stroški poslovanja večji od ciljnih, mora vodstvo podjetja takoj ukrepati, da bi jih znižalo.

Če bi vodstvo podjetja dvignilo ceno proizvodov, ki jih prodaja, bi se kupci obrnili h konkurenci. Če pa bi poskušalo znižati zaslužke vlagateljev, bi ti vzeli svoja sredstva iz podjetja in jih naložili tja, kjer bi bili donosi višji. Vodstvo torej lahko ohranja ravnotežje tako, da poveča produktivnost oziroma število proizvodov, ki jih prodaja na trgu, in zniža stroške poslovanja. Običajno je potrebno oboje. Tehnike, ki jih uporabljamo danes, lahko razdelimo na dve skupini:

- tehnike, ki omogočajo bolj usklajeno delovanje podjetja in jih uporabljamo v okviru sistema vodenja kakovosti (skupinsko razmišljanje in odločanje, teorija inventivnega reševanja problemov TRIZ, analiza odpovedi FMEA in druge metode),
- tehnike, ki omogočajo dvigovanje vrednosti proizvoda in zniževanje stroškov ter sadijo v okvir vrednostnega inženiringa.

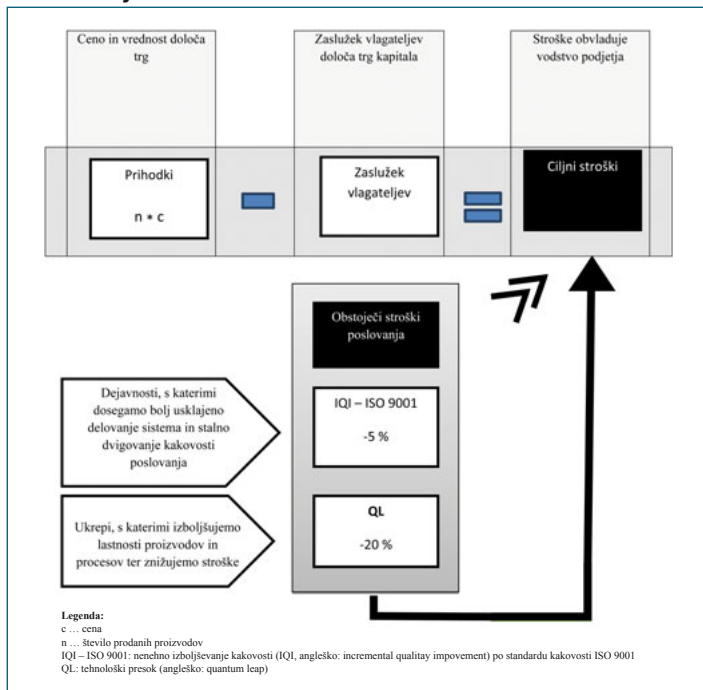
Tehnike, ki omogočajo bolj usklajeno delovanje podjetja, niso kapitalno intenzivne, kar pomeni, da niso potrebni visoki vložki v procese in proizvode, zahtevajo pa veliko truda in časa, saj je v načelu treba spreminjati navade ljudi. Učinkovita uporaba sistema vodenja kakovosti omogoča znižanje stroškov poslovanja do pet odstotkov. Tehnike, ki omogočajo dvigovanje vrednosti proizvoda in zniževanje stroškov, so kapitalno intenzivne, saj je treba spreminjati procese in lastnosti

proizvodov, kar pomeni vlagati v razvoj in tehnologijo, zaradi česar so rezultati bistveno boljši. Z uporabo vrednostnega inženiringa je mogoče v teoriji doseči znižanje stroškov do dvajset odstotkov. Za zadovoljevanje potreb odjemalcev, ki so v zgornji zvezi edini vir prihodkov, je treba uporabiti oba načina. Odjemalec ne zahteva le sistema vodenja kakovosti, temveč tudi ustrezno kakovost proizvodov in storitev.

Spodnja krivulja prikazuje izboljšave kakovosti zaradi sistematičnega izvajanja procesov. Vidimo, da se z uvajanjem procesov nekoliko poveča kakovost proizvodov oziroma storitev, vendar ne dosežemo točke, ki ponazarja zahteve kupca. Zgornja krivulja prikazuje uvajanje sistema kakovosti ob hkratnem izvajanju izboljšav proizvodov oziroma storitev in procesov. Vsako izboljšavo spremlja posodobitev procesov.

Nadaljevanje prihodnjič

Shema: Ciljni stroški



Graf: Način obvladovanja sistema vodenja kakovosti



Varnost železniškega prometa (3)

Dejavniki, ki vplivajo na varnost železniškega prometa

Varnost železniškega prometa je posledica spleta vseh dejavnikov, ki vplivajo na tehnologijo prevoza in na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu. Vzroke, ki potencialno ogrožajo varnost železniškega prometa, je mogoče razdeliti na vzroke organizacijske narave in vzroke tehnične in investicijske narave.

Vzroki organizacijske narave so:

- a. Neustrezen način sprejemanja in izvajanja voznega reda oziroma njegova neučinkovitost, ki vpliva na to, da celotni sistem v svojem delovanju ni usklajen, čeprav naj bi tak bil.
- b. Neustrezna organiziranost upravljanja prometa, ki ne omogoča potrebne sprotne korekcije in korektivnih ukrepov, ki pa so v železniškem prometu mogoči samo z ustreznimi sredstvi in metodami.
- c. Nezadovoljivo stanje na področju celotne organizacije in upravljanja prometa.
- d. Neustrezna in neučinkovita procesna in druga kontrola, ki ima v železniškem prometu zelo pomembno vlogo. Vendar njeno izvajanje še ne zagotavlja preventivnega ukrepanja, ki bi izključevalo nastajanje izrednih dogodkov in motenj.
- e. Neustrezni, prezapleteni, nejasni tehnološki procesi.
- f. Kadrovska politika, ki ni osredotočena na ustrezen izbor kadra, izobraževanje, ki bi zagotavljalo večjo strokovno usposobljenost kadra, ustrezen razvoj kadrov, stalno dopolnjevanje ustreznega motivacijskega, predvsem pa plačnega sistema in razvijanje ustrezne organizacijske kulture v železniškem prometu.
- g. Za varnost železniškega prometa je posebej pomemben

človek, ki ima ustrezne sposobnosti, je zmožen in dejansko usposobljen ter motiviran za ustrezno ravnanje in ukrepanje v železniškem prometu.

Vzroki tehnične in investicijske narave so:

- a. Premajhna vlaganja, zaradi katerih se vozna sredstva in infrastruktura hitreje obrabijo ter zaradi katerih se znižuje kakovost železniških storitev, povečuje pa se odvisnost varnosti železniškega prometa od človeškega dejavnika.
- b. Neustrezna vozna sredstva in infrastruktura, zaradi katerih je treba vlagati v:
 - podaljšanje postajnih tirov,
 - vgradnjo elektrolejnih in drugih sodobnih SV naprav,
 - vgradnjo avtomatskega progovnega bloka (APB),
 - vgradnjo telekomande (TK),
 - gradnjo novih službenih oziroma prometnih mest,
 - popravilne parametров proge,
 - uvedbo novih lokomotiv,
 - podaljšanje postajnih tirov za križanje vlakov brez zaustavljanja,
 - elektrifikacijo prog,
 - gradnjo drugega tira proge in drugo.
- c. neustrezen računalniško podprt informacijski sistem; ustrezeni računalniško podprt informacijski sistem je temeljni pogoj uspešnega poslovanja sodobne transportne organizacije v železniškem prometu, ki omogoča optimizacijo zelo kompleksnega, dinamičnega tehnološkega procesa in neposredno vpliva na odločitve ter pomeni povezovalni dejavnik vseh ukrepov na področju varnosti, zato naj

ima prioriteto pri nadaljnjem razvoju.

Pri obravnavanju vpliva vzrokov na varnost železniškega prometa je treba posebej navesti nekaj pglavitnih normativnih opredelitev oziroma nalog in pristojnosti za zagotavljanje varnosti v železniškem prometu v Republiki Sloveniji.

Ministrstvo, varnostni organ, upravljevec in prevozniki vsak v skladu s svojimi pristojnostmi in področjem delovanja zagotavljajo, da se:

- varnost železniškega prometa v železniškem sistemu ohranja in, kjer je to upravičeno in izvedljivo, stalno izboljšuje ob upoštevanju razvoja zakonodaje EU ter tehničnega in znanstvenega napredka, pri čemer se prednost daje preprečevanju resnih nesreč,
- varnostni predpisi uporabljajo in izvajajo odprto in nediskriminatorno ter
- pospešuje razvoj enotnega železniškega sistema.

Upravljevec in prevozniki so odgovorni za varno delovanje železniškega sistema in nadzorovanje tveganja, po potrebi tudi z medsebojnim sodelovanjem, zaradi uveljavljanja predpisov in standardov na področju varnosti v železniškem prometu. Uveljaviti morajo sisteme varnega upravljanja v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu (ZVZELP-UPB1), UR. LS RS 36/2010 z dne 4. maja 2010.

Upravljevec in prevozniki v železniškem prometu so odgovorni uporabnikom, strankam, delavcem ter tretjim osebam za svoj del sistema in njegovo varno delovanje. Odgovornost upravljavca in prevoznikov ne razbremeni odgovornosti proizvajalcev sestavnih delov in komponent interoperabilno-

sti posameznih podsistemov, vzdrževalcev, lastnikov vagonov ter izvajalcev drugih potrebnih storitev, da zagotovijo, da so njihova vozna sredstva, objekti in naprave, oprema in material skladni z zahtevami in pogoji za predvideno uporabo tako, da jih lahko upravljevec ali prevozniki v železniškem prometu varno vključijo v uporabo.

Železniški promet je, ne glede na svoje organizacijske oblike, velik in zapleten tehnično-tehnološki sistem, ki ima posebne značilnosti, in ga je zato treba proučevati, organizirati in upravljati na zelo specifičen način. Zaradi teh značilnosti sta potrebni večja kompleksnost pri obravnavanju in razreševanju težav ter uporaba sodobnih principov organizacije.

V teoriji o zapletenih sistemih se kot tipičen primer oblikovanja velikih tehnično-tehnoloških sistemov omenja prav železnica oziroma železniški promet. Oblikovanje transportnih storitev se izvaja na enotnem trgu z udeležbo velikega števila subjektov in oblik njihovega povezovanja. Zato je nujno potrebno enotno delovanje sistema železniškega prometa, ne glede na prostorsko in časovno oddaljenost in ne glede na ozemeljsko prostorsko organiziranost. Iz tega izhaja tudi potreba po reguliranju enotnosti prevoznih storitev, zagotavljanju varnosti in urejenosti železniškega prometa, vpogled v delovanje in drugo. Organiziranje in tehnološko delovanje zahtevata tehnološko koordinacijo, kar naj omogoči načrtovanje, usmerjanje in racionalno izvajanje. Gre za usmerjanje od splošne (višje) k posamični (nižji) ravni. Ta hierarhija reda je opredeljena z vrsto tehnoloških norm, pravilnikov, navodil, standardov in drugim.

Nadaljevanje prihodnjič

Uvajanje politike informacijske varnosti (6)

Uvedba storitvenih pogodb (SLA)

Po preoblikovanju SŽ v holding bodo medsebojna razmerja med funkcijami in službami uprave ter jedrnimi in hčerinskimi družbami določena s storitvenimi pogodbami (angleško Service level agreement, skrajšano SLA) na tržni podlagi. Zato bomo z dvigovanjem ravni zrelosti informacijskih storitev, ki jih bomo prodajali uporabnikom znotraj in zunaj holdinga, poleg doseganja višje kakovosti, učinkovitosti in poslovno-informacijske varnosti ustvarjali tudi višjo dodano vrednost in s tem večji dobiček pri poslovanju HSŽ.

Zakaj uvajamo storitvene pogodbe?

S storitveno pogodbo dobavitelj storitve in njegova stranka natančno določita medsebojne tržne odnose: obseg, kakovost,

zanesljivost, varnost in ceno storitev. S takšno pogodbo so na primer urejeni tržni odnosi med ponudnikom in uporabnikom interneta. Stranka ima možnost, da si izbere najprimernejšega in najugodnejšega dobavitelja na trgu. V primeru Holdinga SŽ je primarni namen uvedbe pogodb SLA zmanjšanje stroškov poslovanja. Uporabniki informacijskih storitev bodo na primer informatikom plačevali samo tiste storitve, ki so jih naročili, in samo za tisti čas, ko jih bodo potrebovali. V pogodbi bodo natančno določeni obseg, razpoložljivost, kakovost, zanesljivost, varnost in cena pogodbenih storitev. Prvi primer: določena poslovna (računalniška) aplikacija bo na voljo zainteresiranim uporabnikom 24 ur na dan in 7 dni v tednu ter bo normalno delovala 99,5 odstotka časa vsak dan

med 00:00 in 24:00 (stopnja razpoložljivosti aplikacije je 1). Drugi primer: inženir za informacijsko varnost bo takoj po prijavi opažene slabosti informacijskega sistema ali nastopa varnostnega incidenta (časovni roki in zagotovljena sredstva se določijo s pogodbo) izvedel vse potrebne ukrepe za odpravo posledic ter za preprečitev ponovitve podobnega incidenta v prihodnje. Če stranka s ponudbo ali z izvajanjem informacijskih storitev ne bo zadovoljna, bo lahko poiskala boljšega ponudnika na trgu. Ponudniki storitev (v tem primeru informatiki) bodo zato visoko motivirani za prodajo čim večjega števila čim bolj kakovostnih storitev svojim strankam znotraj in tudi zunaj holdinga. Opise obstoječih informacijskih produktov (aplikacij) in storitev (procesov) Področja za informatiko si lahko

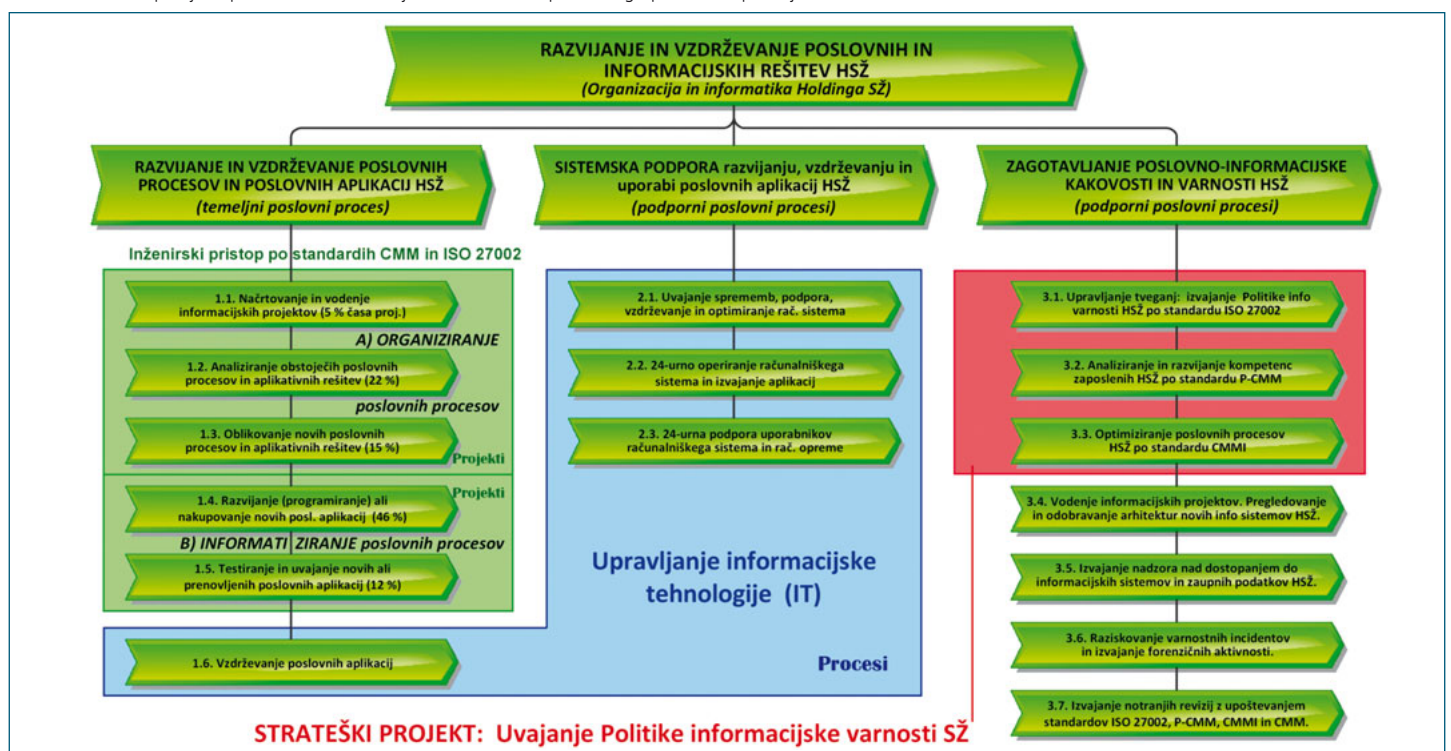
ogledamo na intranetni strani <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/RazsirjeniKatalogAplikacij.pdf>.

Procesi (storitve) Organizacije in informatike HSŽ

Informatiki bodo svoje delo, ki ga opravljajo v okviru informacijskih projektov in poslovnih procesov prodajali kot informacijske storitve vsem zainteresiranim uporabnikom. Pri tem bodo morali zagotavljati ustrezno kakovost, učinkovitost in poslovno-informacijsko varnost svojih storitev, hkrati pa še dosegati zadosti visoko dodano vrednost, da bodo tržno konkurenčni in da bo njihovo delo rentabilno. Na Shemi 1 je predstavljen osnutek predloga šestnajstih (od 1.1. do 3.7.) bodočih procesov (storitev) organizacije in informatike HSŽ kot jih določa Kodeks informa-

Shema 1: Procesi organizacije in informatike Holdinga SŽ (osnutek predloga)

Vir: prirejeno po Kodeksu informacijske varnosti SŽ in po Katalogu poslovnih aplikacij SŽ



cijske varnosti SŽ, na Shemi 2 pa je pripadajoči organigram. Vidimo, da je proces razvijanja in vzdrževanja poslovnih aplikacij (zeleno območje na Shemi 1) temeljni poslovni proces Organizacije in informatike. Uporabljeni naziv bodoče organizacijske enote izhaja iz dveh korakov tega temeljnega procesa: poslovne procese najprej organiziramo (A), nato pa informatiziramo (B).

Kakovost, učinkovitost in informacijska varnost produktov (aplikacij) in procesov (storitev)

Področje največjega poslovno-informacijsko-varnostnega tveganja predstavljajo aplikacije in podatki, ki se obdelujejo z njimi, zato kakovost, učinkovitost in informacijska varnost ter poslovanje SŽ v celoti, saj so vsi ključni poslovni procesi na SŽ že (ali pa še bodo) informatizirani. Cilj strateškega projekta uvajanja Politike informacijske

Tabela 1: Poslovne kazalnike določa Kodeks informacijske varnosti SŽ.

Vir: <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>, strani 33 in 66

Poslovni kazalniki kakovosti, učinkovitosti in informacijske varnosti po Kodeksu informacijske varnosti SŽ					
RAVEN ZRELOSTI	RAVEN 1	RAVEN 2	RAVEN 3	RAVEN 4	RAVEN 5
OPIS RAVNI ZRELOSTI* KOMPETENC IN POSLOVNIH PROCESOV po P-CMM, CMM in CMMI	ZAČETNA (nekompetentna, improvizirana in kaotična)	UPRAVLJANA (sledljiva in ponovljiva)	STANDARDIZIRANA (s kakovostno predvidljivimi rezultati in dokumentirana)	KVANTITATIVNO UPRAVLJANA (s količinsko predvidljivimi rezultati, merjena in nadzorovana)	OPTIMIZIRANA (neprestan razvoj kompetenčnih prednosti in izboljševanje poslovnih procesov je integrirano na ravni podjetja)
VZPOSTAVLJENE FUNKCIJE ZA ZAGOTAVLJANJE INFORMACIJSKE VARNOSTI	jih ni	jih ni	Glavni inženir za informacijsko varnost (CISO), Direktor za informacije (CIO) in Varnostni forum	CISO, Oddelek za informacijsko varnost, CIO in Varnostni forum	CISO, Oddelek za informac. varnost, CIO, Varnostni forum in Klub inovatorjev
STOPNJA** RANLJIVOSTI	KRITIČNA za poslovanje podjetja	ZELO VISOKA	SPREJEMLJIVO VISOKA IN DOKUMENTIRANA	NIZKA, OCENJEVANA IN NADZOROVANA	STALNO NAJNIŽJA (dosledno upoštevanje priporočil ISO 27002)
PRISPODOBA ZA OBSEG IN KAKOVOST STORITEV INFORMATIKOV	Vzdrževalci informacijske tehnologije (IT)	Upravljalci informacijske tehnologije (IT)	Projektanti informacijskih rešitev in razvijalci poslovnih aplikacij	Arhitekti tržno uspešne poslovno-informacijske strategije podjetja	Inovatorji na področju poslovno-informacijske strategije dosegajo prevlado podjetja na mednarodnih trgih
DODANA VREDNOST	Zelo nizka (nekonkurenčnost)	Nizka	Srednja	Visoka	Zelo visoka

Opombe:
 * P-CMM je kratica za Model stopenj razvoja sposobnosti upravljanja človeških virov; CMMI je kratica za Model stopenj zrelosti procesa razvoja programske opreme; CMMI je kratica za Integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov
 ** Ranljivost je šibkost, ki lahko ogrozi ali povzroči škodo na poslovno-informacijski dobrini podjetja.

varnosti na SŽ (rdeče območje na Shemi 1) je doseči in nato ohraniti najmanj tretjo raven zrelosti (Tabela 1), zato se bo projekt, potem ko bodo doseženi njegovi strateški poslovni cilji, preoblikoval v podporni

proces stalnega zagotavljanja poslovno-informacijske kakovosti in varnosti Holdinga SŽ. Nosilec tega procesa je glavni inženir za informacijsko varnost (CISO), nosilec celotne funkcije organizacije in informatike pa

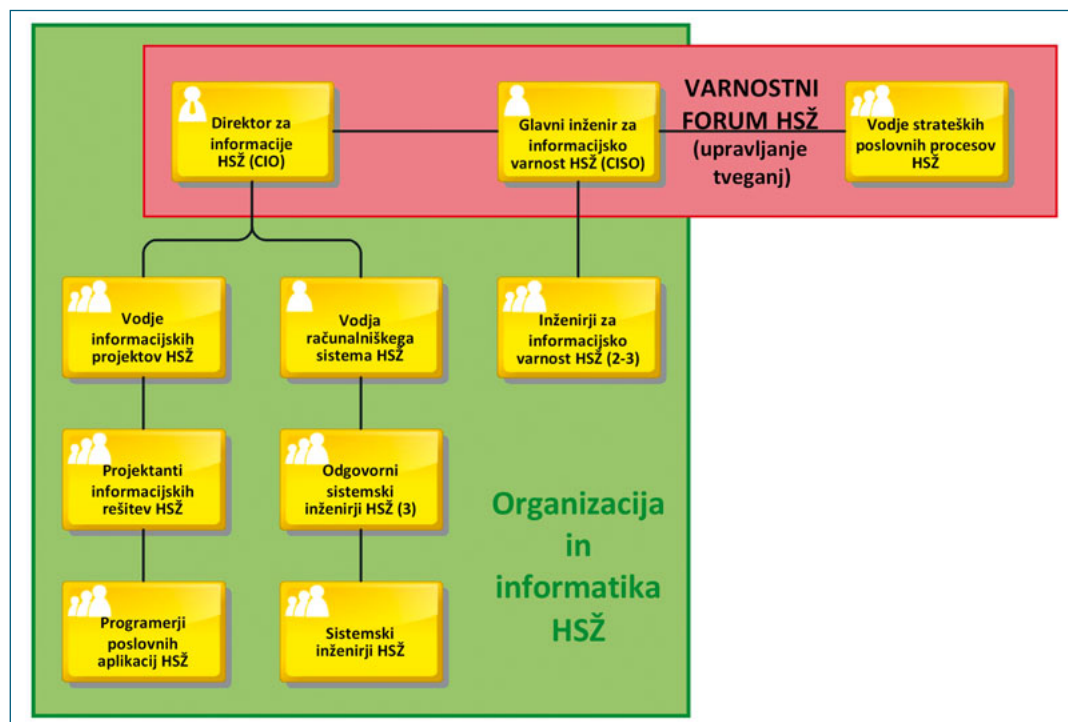
direktor za informacije (CIO). Vodja sedanjega projekta za izvajanje procesov (storitev) od 3.1. do 3.7. (Shema 1) še potrebuje pooblastila CISO, kot so določena na 57. strani Kodeksa.

Sklep

V zadnjem času je v vzponu računalništvo v oblaku (angleško: Cloud Computing), katerega strateški poslovni cilj je tržna prevlada na področju izvajanja storitev upravljanja informacijske tehnologije (modro območje na Shemi 1 in Raven 2 v Tabeli 1). Zato in zaradi zagotavljanja ustreznih kakovosti, učinkovitosti in informacijske varnosti je treba kompetence informatikov in obseg njihovih informacijskih storitev čim prej dvigniti na ravni 3, 4 in 5, vrednosti poslovnih kazalnikov pa natančno razčleniti in določiti v storitvenih pogodbah (SLA). Pri tem bodo največjo dodano vrednost zagotavljali procesi (storitve) od 1.1. do 1.5. in od 3.1. do 3.7. (Shema 1).

Shema 2: Organigram Organizacije in informatike Holdinga SŽ (osnutek predloga)

Vir: prirejeno po <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/KodeksInformacijskeVarnostiSZ.pdf>



Viri:
 • CMMI-SVC (Integrirani model stopenj razvoja zrelosti procesov - za storitve);
 • <http://intranet/Aplikacije/Dokumentacija/VarnostnaPolitika/CMMI.pdf>

Delo brez strehe nad glavo



Desetarjevo moštvo

»Dober dan, vodja progovnih del tu. Delovna skupina bi delala na tiru 14 na postaji Ljubljana. Z delom bi začeli ob 6h 15. Prosim za obveščanje o vožnji vseh vlakov prek tira 14. Podpis št. 2, Rale Slepčević.«

»Tukaj prometnik št. 9 Pančič. Razumel.«

življenjsko dobo, najprej nekje na glavni progi, nato pa na tiru 14, ki vodi od kurilniškega do pralniškega dela postaje.

Medtem ko je nekaj fantov iz skupine čistilo še zadnje ostanke gramoz, so drugi štirje že sestavili stroj za vijachenje tirnih spon in z njim

sonce že hudičevo pripekalo, znoj pa je pošteno namočil majice na hrbtih fantov, so izpraznjena mesta začele zasedati zamenjave. Kot bi trenil, se je 100-kilogramski prag preselil iz pripravljenega kupa pod tirnice. Se nekaj udarcev s težko macolo in že je ležal natančno na mestu,

označenem z znamenjem na tirnici. Eden od fantov je tirnico privzdignil z vzvodom, drugi je podložil jekleno ležišče, tretji je nastavil vijake, zapel je stroj in vijaki so se zavrtali v trdo hrastovino kot v maslo. Kmalu so bili vsi pragovi pritrjeni in gramoz je spet letel, a tokrat v drugi

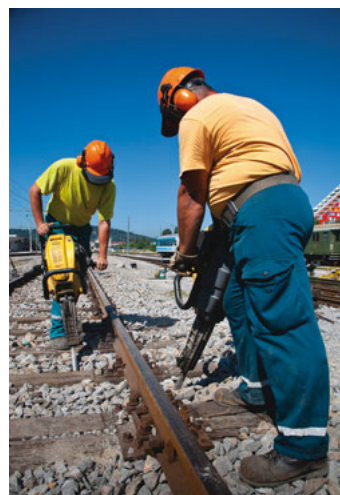


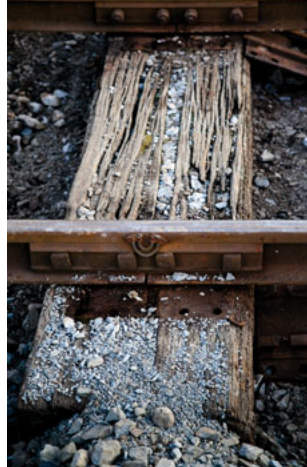
Tako je še pred sončnim vzhodom potekal telefonski pogovor med vodjo delovne skupine Sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana, desetarjem, kot ga kličejo fantje iz njegove skupine, in dežurnim prometnikom visoko nad njim v centralni postavljalnici.

Trenutek zatem so na tiru 14 zapeli krampi in vile in gramoz je letel po zraku kot baražni ogenj. Kot bi trenil, ga ni bilo več med pragovi, tistimi trhlimi in razpokanimi, ki so že pred časom preživeli svojo

odvijali vijake, ki pritrjujejo tirnice na pragove. Še dva udarca s krampoma, da sta se konici zapičili globoko v hrastovino, poteg dveh parov močnih rok in odsluženi prag se je pridružil kupu enakih ob strani proge ter naredil prostor mlajšemu, nič več primernemu za obremenitve glavne proge, a še vedno dovolj dobremu za malo obremenjeni stranski tir 14.

Ko je kakih deset pragov, označenih za zamenjavo, že ležalo ob strani in je poletno





smeri, nazaj med pragove. Ta scena se je ponovila še enkrat, nato pa so roke zagrabile težke spodbijalke, njihovi bencinski motorji so zahrumeli, tla so se tresla ob vibriranju konic, zapičenih v gramoz, ki se je sesedal, lezel pod pragove in jih grabil v čvrst objem.

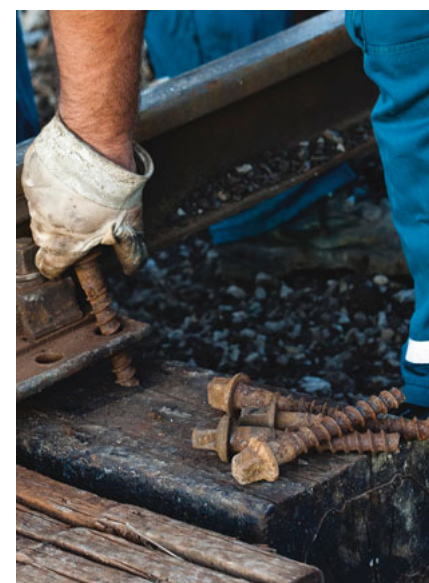
Delovna skupina pod komando »desetarja« Raleta je delala kot namazan stroj, četudi je sonce, obešeno visoko na nebu, neusmiljeno žgalo in je temperatura zlezla že krepko čez 30 stopinj. In ko se je ura približala drugi, je tir izgledal, kot da se na njem ni nič dogajalo, le del proge je bil videti bolj nov, tirnice nekam bolj ravne, vijaki pa so se ponášali s svežo črno katransko zaščito. Fantje so naložili stroje na kamionček, vile, krampe in drugo ročno orodje na samokolnice in ga odpeljali v svojo »bazo« - starejšo železniško stavbo nedaleč stran ob Vilharjevi, kjer imajo pisarno, garderobo in skladišče.

Delo na tiru 14 je bilo opravljeno, a že jih je čakalo naročilo za naslednji dan, saj jih je nekje drugje čakal tir, prav tako potreben njihovega posega.

Tako kot delavci iz Raletove skupine, skrbi vsak dan še 230 drugih delavcev na progi za vzdrževanje železniške infrastrukture – 640 km tirov, 924 kretnic, 4 kilometrov mostov ter brežine in 400 nivojskih prehodov – na območju Sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana, ene od štirih takih sekcij Slovenskih železnic,

ter s tem za varen in nemoten promet.

Četudi je to delo težko, v vročini, mrazu, dežju in snegu ter fizično skrajno naporno, saj je treba vzdigovati in prenašati težke pragove in stroje ter še težje tirnice, pa ostaja v senci drugih železniških poklicev, kot da ne zahteva nič več kakor dvoje močnih rok. A ni tako, to delo je specifično in poleg rok zahteva tudi znanje in izkušnje. Zaradi let in zdravstvenih težav čedalje več odhajajočih delavcev se ne da kar tako nadomestiti z nezaposlenimi iz propadajočega slovenskega gradbeništva, ki čedalje bolj trkajo na vrata, pa tudi z mehanizacijo ne, četudi je te čedalje več na deloviščih. Povprečna starost je že sedaj 48 let in kaj kmalu bo treba razmišljati, kako naprej – dokler bodo desetar Rale in njegovo moštvo še lahko pokazali, kako se dela. In delati resnično znajo, to sem videl, ko sem snemal to reportažo.



Finska

Poslednji vagoni carskega vlaka

Domačini radi potožijo, da daljša potovanja z vlakom na Finskem niso posebno priljubljena. Kljub na prvi pogled primernim naravnim danostim – brez omembe vrednih vzpetin – za gradnjo razvejane železničarske infrastrukture povezave niso najboljše. A prostrana dežela se vendarle ponaša z enim najlepše urejenih železničarskih muzejev v Evropi, ki ponazarja dolgotrno zgodovino razvoja finskih železnice vse od skromnih začetkov leta 1862.

Dobrih petdeset kilometrov severno od prestolnice Helsinki je v mestecu Hyvinkää urejen finski železniški muzej Suomen Rautatiemuseo. Ponaša se s častljivo starostjo, saj je bil ustanovljen že daljnega leta 1898. Takrat sicer nedaleč stran od glavne železniške postaje v Helsinkih. Zaradi pomanjkanja prostora pa so ga leta 1974 preselili na novo lokacijo, kjer so lahko prvič razstavili tudi restavrirane lokomotive. Muzej je urejen na opuščeni železniški postaji in nekdanjih železničarskih delavnicah, v katerih so skrbeli za vlake na progi med mestoma Hyvinkää in Hanko, ki je bila odprta že leta 1873, tovorni promet po delu nekdanje trase pa poteka še danes. Muzejska lokacija je z vrsto starih lesenih zgradb in številnimi ohranjenimi tiri naravnost idealna. Večina skrbno obnovljenih zgradb izvira iz začetka 19. stoletja, v njih pa je so bile urejene postaje s čakalnico, različne delavnice, domovi za delavce na železnici in še kaj. Za muzej danes skrbi Fundacija ob podpori Finskih železnic in mesta Hyvinkää, pri delu pa pomagajo tudi številni prostovoljci.

Pred dvema desetletjema se je Finska spopadala z gospo-

darsko krizo in takrat so v muzeju ostali brez mestne pomoči. A k sreči je na pomoč priskočilo ministrstvo za izobraževanje, in ob stoti obletnici ustanovitve muzeja so leta 1998 odprli prenovljene razstavne prostore. Med drugim so bili tudi eden prvih muzejev na Finskem s svojo spletno stranjo <http://www.rautatie.org>, in sicer od leta 1997.

Razkošje na kolesih

Muzej se vse od začetkov razvija počasi, v skladu z razpoložljivimi denarnimi sredstvi. Danes hranijo kar dvajset tisoč eksponatov, od katerih so razstavljeni le najbolj zanimivi! Med železničarskimi kompozicijami največ pozornosti vzbujajo edini še ohranjeni vagoni,



Hranijo tudi najstarejši primerek lokomotive, narejene na Finskem.

ki so bili izdelani leta 1870 za ruskega carja Aleksandra II., ko je iz Sankt Peterburga obiskal

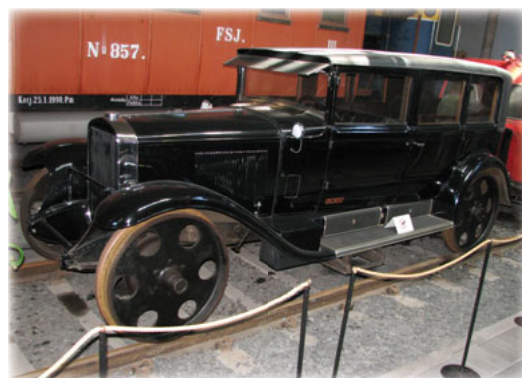
Finsko, takrat avtonomni del ruskega carstva. Vsi drugi carski vlaki so bili namreč uničeni po revoluciji leta 1917. Ori-



Najstarejša parna lokomotiva je iz leta 1868, narejena pa je bila v Angliji.



Takšni avtomobili so vozili po tirih med obema svetovnjima vojnoma.



Ohranjenih je več drezin na ročni pogon.



Na ogled je tudi oprema nekdanjih kondukterjev.



Le redki eksponati so izpostavljeni vremenskim vplivom.

nalno kompozicijo je sestavljalo šest vagonov, od katerih so se ohranili trije. Med njimi je najrazkošnejši carjev vagon izdelan v Nemčiji in opremljen z najboljšimi materiali. Stene in pohištvo so oblekli v zeleno obarvano usnje, stropi so bili prevlečeni s svilo, pohištvo je

bilo narejeno iz afriškega lesa, tla pa so prekrivale dragoce- ne volnene preproge. Druga dva vagona – salonski in caričin – pa so izdelali v Helsinkih. Slednji je odet v modro svilo, salon pa se bohoti v razkošnih rdečih barvah. Zunanost vagonov je pobarvana temno

modro in okrašena z zlatimi cesarskimi simboli. Razkošje se je kazalo tudi z najsodobnejšimi tehnologijami takratnega časa. Tako so bili vagoni udobno ogrevani, izdatno osvetljeni ter so premgli toaletne prostore. Vagoni so se ohranili le zaradi srečnega naključja, da so bili v času revolucije shranjeni na Finskem in ne skupaj z drugimi carjevimi vlaki v Sankt Peterburgu.

obnovili tako, da danes brezhibno deluje. Poleg lokomotiv in vagonov je razstavljenih še nekaj zanimivih avtomobilov, prilagojenih za vožnjo po železniških tirih. Davno minule čase je mogoče okušati še v prostorih, ki so bili nekoč namenjeni urejanju prometa, vodenju železniške postaje in prodajanju vozovnic. Za nazornejši prikaz skrbijo v stare uniforme oblečene lutke, številne uniforme in pripomočki zaposlenih na železnici pa so razstavljeni v vitrinah.



Carski salon je odet v dragocene materiale rdeče barve.

Od parnih lokomotiv do knjižnice

V muzeju hranijo petindvajset parnih lokomotiv, med katerimi je najstarejša B1 številka 9. Izdelali so jo leta 1868 v Angliji. Najstarejša ohranjena lokomotiva, narejena na Finskem, pa je A5 iz leta 1875. Ponosni so tudi na precej novejšo lokomotivo. Zadnja pridobitev je dizelsko električna lokomotiva Dr13 iz leta 1965, ki so jo temeljito

Pomemben del muzeja je tudi bogata knjižnica, v kateri hranijo več kakor deset tisoč knjig in kar okrog sto petdeset tisoč fotografij o železniškem prometu. Knjižnica je namenjena predvsem raziskovalcem, za obisk pa se je treba dogovoriti vnaprej.

Dragoceni žetoni

Med prvimi eksponati muzeja so bili pred več kot stoletjem žetoni – nekakšne značke podobne medaljam –, ki danes veljajo za pravo redkost. Prvo zbirko žetonov je muzeju leta 1900 podarila baronica Sophie Stjernvall, bili pa so last njenega moža barona Knuta Stjernvalla, ki je bil eden izmed prvih ustanoviteljev železnic na Finskem. Večina izmed več kakor petdesetih žetonov je bila ruskega izvora, podeljevali pa so jih ob odprtju novih železniških prog. Z njimi so za zasluge odlikovali najvišje uslužbence na železnici in inženirje, vsak žeton pa je imel vgravirano ime ali inicialke lastnika, ki je imel pravico do brezplačnega prevoza z vlakom. Do pet centimetrov veliki žetoni so bili narejeni tudi iz zlata in srebra ter so pomenili pravo draguljarsko umetnino. Dragocena zbirka danes obsega več kakor sto petdeset žetonov in je enkratna na svetu, na ogled pa jo postavijo le ob posebnih priložnostih.



Muzej obsega odlično restavrirano staro železniško postajo.



Ob stoti obletnici muzeja so prostore temeljito obnovili.



Mont Blanc

Drugega julija 2011 je ob 13.57 naša revija Nova proga stala na najvišjem vrhu Evrope, na Mont Blancu (4.810 m). V družbi štirih sotrpinov in revije sem se uspešno povzpela na kupolo gora Alp, z eno besedo Vrh na tem koncu sveta.

Masiv Mont Blanca, slovensko Bela gora, se nahaja v Savojskih Alpah na meji med Francijo in Italijo, vrh leži v Franciji. Prvi vzpon na vrh tega ledenega kolosa pred več kakor dvesto leti, 8. avgusta 1786 štejem za začetek alpinizma. Pogosti nagli vremenski preobrati na Mont Blancu lahko v zelo kratkem času spremenijo mirne in soncu močno oblegane običajne poti v človeku sovražen pekel. Nerazsodnost zaradi izčrpanosti in neprilagojenosti na višino, nenadne nevihte, podhladitve, v megli in sneženju izgubljena sled ter padci v ledeniške razpoke vsako leto pripomorejo k skoraj trimestnemu številu žrtev. Pa čeprav reševalni helikopterji Gendarmerie ob primernem vremenu za letenje ponesrečence spretno pobirajo, tako da marsikdo, ki bi bil včasih že pokopan, preživi.

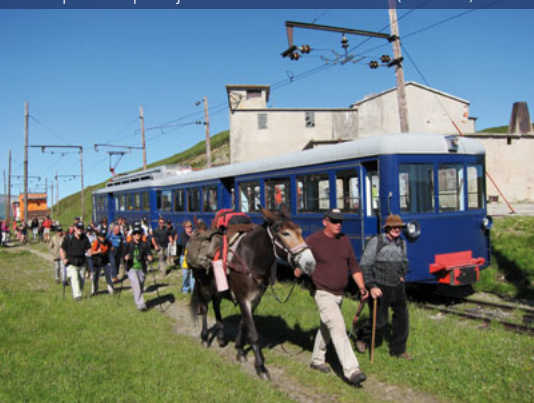
Proti najvišji kupoli Alp smo se odpravili v večernih urah 30. junija iz Ljubljane in prispeli pod cilj v zgodnjih jutranjih urah

naslednjega dne. Vožnja je potekala prek Italije skozi montblanški predor v Chamonix in nato naprej do St. Gervaisa. Za 750 kilometrov dolgo pot smo z vmesnimi postanki potrebovali dolgih osem ur vožnje. Iz St. Gervaisa smo se z zobato železnico povzpeli do postaje Col de Voza (1.653 m). Povzpeli bi se morali z vlakom do končne postaje Nid d'Aigle (2.380 m), vendar smo morali zaradi popravila zobate železniške proge izstopiti že tu. Od tu naprej smo imeli štiri ure vzpona do kočice Tête Rousse (3.167 m) in nato še dobri dve uri do kočice Aiguille du Gouter (3.817 m). Vzpon smo pričeli s strmo bližnjico proti železniški postaji Bellevue (1.794 m), kjer se konča gozdna meja, in od tam naprej v ključih po levi skalni stopnji do zgruščene kotanje. Spremljala nas je edinstvena pokrajina z neboječimi pogledi kozorogov. Nad zgruščeno kotanjo pa je živopisnega cvetja konec. Tu in tam pripleza izza skale še kak kozorog, pokrajina pa je z razbito kamenino granitom videti kot odlagališče rjastega železa. V nadaljevanju smo bili po četrty uri hoje že na prvem ledeniku, kjer stoji na majhni ploščadi kočica Tête Rousse (3.167 m). Na ledeniku pred kočico nam je gorski policist

preprečil nadaljnji vzpon do kočice Aiguille du Gouter, kajti kočica je bila prenatrpana in ni več sprejemala plezalcev. V tujini je običaj, da imajo pri prenočitvah prednost gorski vodniki s svojimi strankami, zato smo si morali urediti prenočišče v kočici Tête Rousse. Začuda smo tu dobili prenočišče na skupnih ležiščih. Ker nismo imeli časa za višinsko aklimatizacijo, nam je pomanjkanje kisika že tu povzročalo rahle glavobole. Lajšali smo si ga s posedanjem in dremanjem z mislimi na jutrišnji dan. Med tem smo nad nami opazovali dramo reševanja plezalcev s helikopterjem. Dvakrat na dan je treba reševati ljudi, ki se poškodujejo pri izredno nevarnem prečanju ozebnika malo višje, po katerem iz šeststo metrov visoke stene neprestano grmeče pada kamenje. Prvotni načrt je bil vstati ob enih zjutraj in se ob pol dveh vzpeti. Vendar nas je prese-netilo vreme. Kljub dokaj stabilni vremenski napovedi je na gori pihal veter okrog sto kilometrov na uro. Veter je do naslednjega popoldneva izgubljal svojo moč. Tako smo se odločili, da gremo kljub vetru proti vrhu in da se bomo sproti prilagajali razmeram.

Še malo smo pospali in vstali ob 3.30, ob štirih pa smo se začeli vzpenjati. Že na

Četek vzpona na postaji zobate železnice Bellevue (1.794 m)



Na pobočjih Mont Blanca ne manjka živopisnega cvetja.



Pokrajina z razbitim granitom je videti kot odlagališče rjastega železa.





Neboječi kozorogi - capra ibex linnaeus



Revija Nova proga na 4.810 metrih nad morskno gladino

Poplezavanje po skalnem rebro tik pred kočo Cabane de l'Aiguille du Gouter



Veličastni razgledi iz belega v zeleno



Levo so nevarne ledeniške razpoke »špaltnek«, globoke tudi do 50 metrov

začetku vzpona preko Aiguille du Gouter smo prečili že tolikokrat tragično omenjeni nevarni koluar. Nadaljevali smo po desnem skalnem rebro razbite granitne stene in v poplezavanju druge težavnostne stopnje v dobrih dveh urah dospeli do kočice Cabane de l'Aiguille du Gouter, ki stoji na zahodni strani tik pod vrhom Aiguille du Gouter. Koča je bila res natrpana s plezalci z vsega sveta. Vsi so bili zbrani tu in čakali na ugodne razmere za naskok na vrh. S težavo sem v tej gneči prišel do termovke toplega čaja. Nato smo se posvetovali in odločili. Gremo na vrh. Po parih smo se s tovariši navezali na vrv – ledeniško navezo – in zopet v ključih šteli korake in v glavah poslušali razbijanje srca. Štirideset korakov, počitek, štirideset korakov, počitek. Vzpenjali smo se v smeri preko čedalje bolj strmega pobočja do bivaka Vallot (4362 m). Bivak Vallot je zgolj preživitvena škatla za nujne primere. Tu smo se malo ustavili, da smo se naveze zbrale skupaj in si utrujena telesa napolnili z energijo pred vzponom na vrh. Izza oblakov, s katerimi se je veter prav otročje poigral, se je občasno že prikazoval naš vrh. Od bivaka Vallot naprej smo vsi spoznali pravi pomen višine in orkanskega vetra, ki je prek vršnega grebena Les Bosses (4.513 m) pometal že prav po himalajsko. Po naših ocenah je veter pihal s hitrostjo okrog osemdeset kilometrov na

uro pri petnajstih stopnjah pod ničlo, kar pomeni občutek mraza minus 33 stopinj. Ob močnejših sunkih vetra smo se vzpenjali tudi po vseh štirih, borili smo se še z glavobolom in hlastali po zraku.

Vrh je bil okrog štirinajstih »rezerviran« samo za nas. Od kočice do vrha smo hodili štiri ure. Čudoviti razgled so zakrivali oblaki, nad nami ni ničesar več, pod nami pa ni točke, na kateri bi lahko počilo oko. Počutil sem se kot človek, kateremu so se izpolnile vse želje tega sveta. Na vrhu v vetru vztrajamo kratek čas. Skušam si čim več vtisniti v spomin in hitro nazaj navzdol.

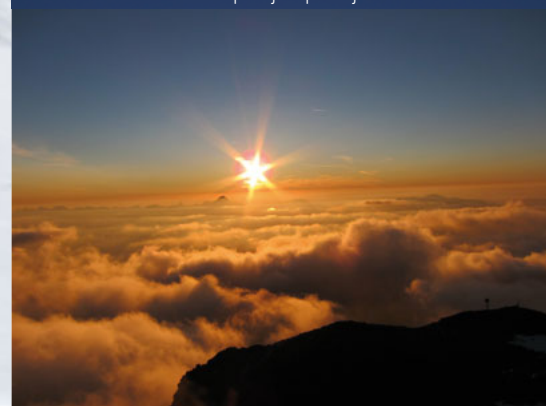
Greben se mi ne zdi več tako ozek. Lepo je. Navzdol gre precej hitreje. Kmalu smo spet pri bivaku Vallot. Čas je za požirek čaja, med pitjem od ugodja in utrujenosti kar zadremam. Ko se predramim, dobim občutek, kako majhna je vez med življenjem in smrtjo. Gremo naprej. Sestop je potekal po isti poti na ledenik Col du Gouter in naprej spust po skalni stopnji do kočice Tête Rousse, kjer smo prespali.

Naslednji dan smo nadaljevali sestop proti dolini do postaje Bellevue, kjer nas je pričakal zobati vlak, s katerim smo se peljali v dolino St. Gervaisa. V Chamonixu smo proslavili naš legendarno uspešni vzpon in popoldne zapustili prestolnico evropskega alpinizma, polni lepih vtisov in načrtov za v prihodnje.



Kočica Tête Rousse v popoldanskem soncu (3.167 m)

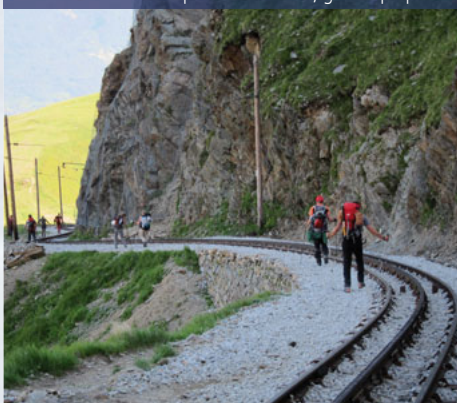
Veličastni sončni zahodi ne pustijo v posteljo



Popravilo zobate proge na končni postaji zobate železnice Nid d'Aigle (2.380 m)



Če zobati vlak ne vozi po voznem redu, gremo pa peš.



Načrti za v prihodnje so v glavi.



Skandinavija bo bližje – prek ožine Fehmarn

Ko so odprli železniško povezavo čez Veliko ožino (dansko: Storebæltsforbindelsen, angleško: Great Belt Fixed Link) med največjima danskima otokoma Sjælland in Fyn – železniški predor leta 1997 in cestni most leta 1998 –, ter kombinirani cestni in železniški most čez Øresundsko ožino med Dansko in Švedsko julija 2000, je postalo mogoče potovati s Švedske na Dansko in v Nemčijo tudi po kopnem. Medtem se je promet prek nove povezave skoraj potrojil, dokaj hitro pa so se pokazale tudi gospodarske koristi. Območji Kopenhagen na Danskem in Malmö na Švedskem se razvijata izredno

hitro in se zdaj tržita kot enotno gospodarsko območje. Prek te povezave vozijo tovorni vlaki in dolgi nočni potniški vlaki, dnevni potniški vlaki pa še vedno prečkajo ožino Fehmarn (dansko: Femern Bælt) s trajekti med Rødbyjem na Danskem in Puttgardnom v Nemčiji. Vlaki so posebne dizelmotorne garniture s štirimi vagoni, kajti trajekti sprejmejo vlake z največ štirimi vagoni. Daljše vlake je treba razdeliti in ranžirati, za kar pa bi bilo potrebno preveč časa. Zdaj načrtujejo novo povezavo prek ožine Fehmarn, ki bo zagotovila veliko več zmogljivosti v železniškem prometu in ki bo skrajšala čas prevoza med Ko-

penhagom in Hamburgom s štirih in pol na tri ure. Tovorni vlaki bodo prek nove povezave pridobili 160 kilometrov krajšo pot. Tako bodo razbremenjene tudi železniške zmogljivosti med vzhodno in zahodno Dansko, ki že zdaj komaj zadostujejo.

Čez ožino Fehmarn bosta potekala tako železniški kot cestni promet, cestninske postaje pa bodo na Danskem. Povezava bo zanimiva zlasti za tovor, ki se prevažna na sever in od katerega je 63 odstotkov namenjena na Švedsko, 26 odstotkov na Dansko in 10 odstotkov na Norveško. Polovica tovora, ki se prevažna na jug, je namenjena v Nemčijo, 45 odstotkov v druge države Zahodne Evrope in pet odstotkov v Vzhodno Evropo. Železnica prepelje trenutno pet odstotkov tega tovora, cestni promet 28 odstotkov in pomorski promet 66 odstotkov. Železnice se nadejajo, da bodo z novo povezavo bolj konkurenčne in da bodo pridobile večji delež blagovnega toka. Prek nove povezave bodo potniški vlaki vozili s hitrostjo do 160 kilometrov na uro oziroma do 250 kilometrov na uro na dvotirni progi, tovorni vlaki pa s hitrostjo 100 kilometrov na uro pri 25-tonski osni obremenitvi.

Za gradnjo povezave Fehmarn je bilo na Danskem ustanovljeno podjetje Fernern

Pogled na ožino Fehmarn z nemške strani

A/S kot hčerinsko podjetje družbe Sund & Bælt Holding A/S, ki je v stoozstotni lasti danskega ministrstva za promet. Družba Fernern A/S je konec lanskega leta imela 64 zaposlenih, sodeluje pa tudi z več kakor sto zunanjimi strokovnjaki. Njihova naloga je pripraviti strokovne podlage za novo povezavo, za katero se še ne ve, ali bo most ali predor. Vsekakor naj ne bi bila kombinirani most in predor, kot je povezava čez Øresundsko ožino, kajti morsko dno je v ožini Fehmarn v obliki črke U, in zato ni prostora za osrednji otok. Predor naj bi bil varnejši za pomorski promet, prevoz nevarnih kemikalij naj bi bil



Računalniška slika morebitnega mostu čez ožino Fehmarn



Ploščad za raziskavo morskega dna



Trajektna luka Puttgarden v Nemčiji



Laboratorijska dela v luki Rødbyhavn



Železniška infrastruktura v luki Rødby na Danskem



Na trajektu med Rødbyjem in Puttgardnom

prepovedan, toda dolgi cestni predor bi pomenil nevarnost za takšne nesreče, kot so se zgodile v več evropskih cestnih predorih v zadnjih letih. Poleg tega bi težave nastopile zaradi prezračevanja, kajti zgraditi bi bilo treba otok za prezračevanje, pa tudi reševanje udeležencev v cestnem prometu, če bi nastal požar ali nesreča. Most bi morda bil boljša rešitev, in sicer bi moral biti zgrajen tako, da bi bila cesta nad dvotirno železniško progo. Toda zato bi bila potrebna dodatna zaščita, saj bi se most raztezal prek izredno prometne pomorske poti, po kateri pluje štirideset tisoč ladij na leto, do leta 2030 pa bi jih utegnili biti dvakrat več.

Povezava Fehmarn bo dolga devetnajst kilometrov. Trenutno načrtujejo potrebne zmogljivosti za železniško in cestno infrastrukturo na priključkih na obeh straneh povezave. Veliko pozornosti namenjajo odpravi ozkih grl na železniški infrastrukturi. Mostova Fehmarnsund in Stor-

stroms, ki povezujeta Kopenhagen in Rødby, sta enotirna, toda kratka, zato sta trenutno povsem prepustna. Večjo težavo bo pomenila 89 kilometrov dolga enotirna proga med Puttgardnom in Lübeckom v Nemčiji. Načrtujejo, da bi na njej zgradili drugi tir in jo elektrificirali do leta 2020, ko naj bi odprli novo povezavo s Skandinavijo.

Pri projektu namenjajo veliko pozornosti vplivom na okolje in ponovni uporabi obstoječih objektov, ki bodo postali odvečni. Zlasti bo to pomembno pri Rødbyju, ki ima veliko železniško infrastrukturo in ta se večimoma ne uporablja. Povezava Fehmarn bo potekala po koridorju, ki je bil določen decembra 2010. Ta bo potekal vzhodno od pristanišč Puttgarden in Rødbyhavn.

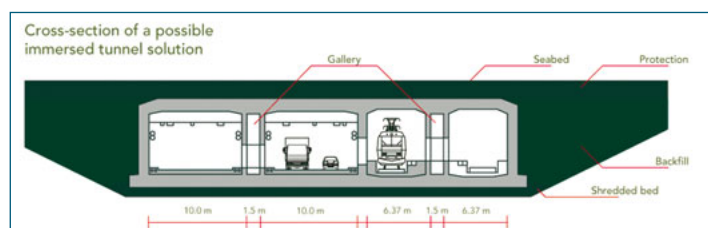
Danska in nemška vlada sta tretjega avgusta 2008 podpisali sporazum o sodelovanju in ustanovitvi podjetja za gradnjo. Sporazum sta leto pozneje ratificirala oba parlamenta. Maja

lani so predstavili oceno prometnih tokov, in sicer naj bi do leta 2025 prek nove povezave vsak dan vozilo 40 potniških in 78 tovornih vlakov. Novembra lani je družba Fernern A/S končala obsežno študijo in priporočila, da bi bil predor pod morjem najboljša rešitev. Marca letos pa je bila končana dve leti trajajoča raziskava o vplivih na okolje.

Predor, ki bi ga sestavljale tri cevi, in sicer dve za dvopasovno avtocesto in ena za dvotirno železniško progo, bi stal 5,1 milijarde evrov, most, po katerem bi potekala cesta in dvotirna proga, pa 5,2 milijarde evrov. Leta 2013 bodo znani izsledki raziskave o vplivih na okolje, in takrat se bodo na Danskem

odločili, ali bo nova povezava most ali predor. Danski parlament je sicer prvega februarja letos potrdil začasni predlog danske vlade za gradnjo predora. Gradnja naj bi se začela sredi leta 2014 in končala sredi leta 2020, kar je dve leti pozneje, kot so prvotno načrtovali. EU bo predvidoma pripevala 335 milijonov evrov.

Glede na velik gospodarski uspeh drugih povezav, ni nobenega dvoma, da tudi povezava Fehmarn ne bi bila smotrna in pomenila pomembnega člena v evropski transportni verigi. Za več informacij in novic o projektu lahko obiščete spletno stran www.fehmarnlink.com.



Prerez morebitnega predora



Ladja za raziskavo morskega dna

RAlpin stalno raste

RAlpin AG, skupno podjetje družb BLS, Hupac, SBB Cargo in Trenitalia, vozi prek Švice vlake za prevoz tovornjakov, in sicer med terminaloma Freiburg in Breisgau v Nemčiji in Novaro v Italiji. Enajst vlakov na dan vozi od ponedeljka do petka, pet ob sobotah in trije vlaki ob nedeljah. Januarja letos je RAlpin prevzel tudi Hupacove storitve med Baslom in Luganom, in sicer en nočni vlak na dan. RAlpin deluje že od leta 2001, ko je 11. junija odpravil prvi vlak prek Alp. Od prvega januarja letos, ko mu je Hupac SA predal vse svoje storitve, je RAlpin postal edini operater vlakov »potujoča

cesta« (nemško: Rollende Landstrasse) v Švici.

Vlaki »potujoča cesta« so specializirani vlaki, z nizkopodnimi vagoni s posebnimi štiriosnimi podstavnimi vozički. Vzdrževanje teh vagonov je zelo drago. Višino cestnih vozil, ki je lahko največ štiri metre, skrbno merijo pri vsakem vozilu, ki zapelje na terminal. Največja bruto teža cestnega vozila je lahko 40 ton. Vozniki tovornjakov potujejo v spremeljevalnem vagonu z ležalniki. Življenjska doba teh vagonov, ki so jih leta 2004 preuredili iz vagonov z ležalniki Švicarskih zveznih železnic, se izteka, in ne

ponujajo več zelenega udobja. Decembra 2010 so Švicarske zvezne železnice prodale podjetju RAlpin dvajset vagonov z ležalniki. Ti so do decembra 2009 vozili v nočnih vlakih med Zürichom, Ženevo in Rimom, nato pa so jih ukinili. Potnikov je bilo namreč čedalje manj oziroma so se rajši vozili z dnevnimi vlaki, ki so bili hitrejši. Vagone z ležalniki bodo prenovili, vanje vgradili klimatske naprave in zaprte toaletne sisteme. Voziti bodo začeli decembra letos ob spremembi voznega reda.

RAlpin prepelje okrog sto tisoč cestnih vozil na leto, in sicer s tristo vagoni, ter doseg

visok dejavnik obremenitve. Ta je lani znašal 88 odstotkov. Sto tisoči vlak, ki je peljal skozi novi predor Lötschberg Basistunnel, je bil prav vlak podjetja RAlpin, vlak št. 43612! Ta je tretjega marca letos vozil iz Novare v Freiburg im Brisgau. Naslednji veliki uspeh za podjetje RAlpin je, da mu je švicarski zvezni urad za promet (BAV) podelil licenco za nadaljnje vožnje vlakov čez Alpe vse do leta 2018. Več informacij, v več jezikih, je na voljo na spletni strani www.ralpin.com.

Pozor, ali je mogoče kakšen strojevodja v vlaku?

V nedeljo, 21. avgusta, okrog 19.50, so bili potniki v vlaku Inter Regio 1738, ki vozi iz Briga na ženevsko letališče, zelo presenečeni, ko so med postajama Sion in Martigny iz zvočnika trikrat slišali vprašanje, ali je mogoče kakšen strojevodja v vlaku.

Jean-Philippe Schmidt, predstavnik Švicarskih zveznih železnic (SBB) za stike z javnostjo, je potrdil, da se je to res zgodilo. Vlak so sestavljali lokomotiva Re 460, šest sodobnih vagonov EW1V in dva starejša



Lokomotiva vrste 460

vagona Bpm. Nastala je napaka v omejevalniku hitrosti v lokomotivi. Varnostni in zaščitni predpisi dovoljujejo, da vlak v takih okoliščinah pelje naprej z normalno hitrostjo, če sta v kabini dva strojevodja. Če pa je v njej le en strojevodja, je treba hitrost zmanjšati na največ 80 kilometrov na uro. Ker med potniki v vlaku niti na postaji Martigny ni bilo strojevodje, je vlak moral zato voziti z zmanjšano hitrostjo do postaje Lausanne, na kateri so medtem našli še enega strojevodjo.

Švicarske železnice razvijajo gostinsko ponudbo

Švicarske zvezne železnice (SBB) razvijajo svojo gostinsko ponudbo v vlakih. Osemnajste avgusta so v Zürichu predstavili prototip obnovljenega jedilnega vagona. SBB imajo osemnajst jedilnih vagonov.

V program njihove obnove, ki bo sklenjena leta 2013, bodo vložili 6,5 milijona švicarskih frankov. Gostinske storitve v njihovih vlakih, pa tudi v vlakih TGV Lyria, ki vozijo med Francijo, Švico in Italijo, ter na progah

družbe Zentralbahn zagotavlja podjetje Elvetino, ki je v celoti v lasti SBB. Elvetino ponuja gostinske storitve tudi v restavracijah in kavarnah na trinajstih švicarskih postajah. Menije v jedilnih vagonih spremenijo vsak

mesec. Posebne in edinstvene menije ustvarja slavni švicarski televizijski kuhar Andreas C. Studer.

SBB so se naveličale nogometnih razgrajačev

Švicarske zvezne železnice (SBB) imajo čedalje večjo škodo zaradi vandalizma. Razgrajači med nogometnimi navijači pogosto poškodujejo vlake, s katerimi se peljejo, in povzročajo veliko škodo tudi na železniških postajah. V skladu s švicarsko zakonodajo morajo železnice peljati vsakogar, ki

ima vozovnico. SBB zato želijo spremembo zakona, tako da bi lahko zavrnilo prevoz tistih, ki povzročajo težave oziroma škodo. Zavzemajo se tudi za to, da bi nogometni klubi najeli posebne vlake za prevoz nogometnih navijačev in prevzeli odgovornost za škodo v vlaku. Poleg tega se zavzemajo

za uvedbo kombinirane vozovnice in vstopnice, s katero bi bilo mogoče ugotoviti imena in priimke potnikov, ki potujejo na nogometno tekmo. Taka vozovnica bi veljala le na določenih, najetih vlakih. Nogometne navijače peljejo običajno v starejših vagonih. Okna v teh vlakih je mogoče odpreti, razgrajači

pa skozi njih velikokrat mečejo steklenice, ko mimo vozijo drugi vlaki. Zato SBB nameravajo vagona predelati tako, da oken ne bo več mogoče odpirati. Vandalizem je obžalovanja vreden pojav, zaradi katerega so taki ukrepi potrebni.

Škotske železnice bodo obnovile vozni park

Podjetje Scotrail, imetnik franšize za potniške vlake na Škotskem, je napovedalo, da bo novembra začelo obnavljati svojih štirideset tričlenskih elektromotornih vlakov vrste 334. Vlake je v letih 1999-2002 izdelalo podjetje Alstom iz Birminghama. Zaradi večjih in dlje časa trajajočih začetnih težav so prvi vlaki začeli voziti šele 3. aprila 2001. Od prvotno naročenih 38 vlakov se je njihovo število povečalo na 40, ko je Alstom brezplačno izdelal še dva vlaka kot odškodnino zaradi začetnih težav.



Pogodbo za prenovu vlakov v vrednosti štiri milijone funtov je pridobilo podjetje Railway Projects Ltd iz Derbyja, ki je dela zaupalo podizvajalcu, podjetju Brodie Engineering iz Kilmarnocka. Slednje bo zato zaposlilo dodatnih dvajset delavcev. V vseh vlakih bodo med drugim obnovili vse sedeže, teh je 183 v vsakem vlaku, pnovili talne in stenske obloge ter notranje prehode. Vlaki vozijo na območju mesta Glasgow, od 12. decembra lani pa tudi na progi Glasgow-Airdrie-Bathgate-Edinburgh.

Stadler prejel veliko naročilo iz Rusije

Švicarski izdelovalec železniških vozil Stadler iz Bussnanga je iz Rusije prejel veliko naročilo za pogonske enote. Sto kosov štiriosnih dizelskih pogonskih enot v vrednosti 240 milijonov švicarskih frankov je naročil največji ruski izdelovalec železniških vozil Transmashholding. Pogonske enote bodo večje, kakor enote, vgrajene v Stadlerjeve vlakovne garniture, dolžine 7.300 milimetrov, moči 1.110 kW in namenjene za hitrost 160 kilometrov na uro. Transmashholding, ki ima okrog 55.000 zaposlenih, bo do leta 2014 pogonske enote vgradil v petdeset vlakovnih garnitur, ki so jih naročile Ruske zvezne železnice (RZD). Vlečna vozila, v katere bodo vgrajevali Stadlerjeve pogonske enote, bodo izdelali v Transmashholdingovi hčerinski družbi Metrovagonmash v Mytishchi, v Moskvi, kjer dela približno 5.000 ljudi.

Ruske železnice so vpeljale turistični vlak med Moskvo in Pekingom

Podjetje Russian Railway Tour – skupna družba Ruskih zveznih železnic (RŽD) in podjetja Intourist – je avgusta organiziralo vožnjo turističnega vlaka med Moskvo in Pekingom. Turisti so si na štirinajstdnevno potovanje ogledali znamenitosti v mestih Kazan, Jekaterinburg, Novosibirsk, Krasnojarsk, Irkutsk, Ulan-Ude, Ulan Bator in Erenhot ter Bajkalsko jezero. Zabavno pa je bilo tudi samo potovanje, saj so za potnike pripravili bogat program z glasbenimi večeri, ogledi filmov ter jih pogostili z lokalnimi jedmi. Zanimivo je bilo tudi to, da so potnike nagovarjali v kar sedmih jezikih.

Naslednja vožnja turističnega vlaka bo verjetno avgusta naslednje leto, ko je tudi najboljši čas za takšno potovanje (vir: RDŽ).

Otovski viadukt

Razburljiva zgodovina belokranjske železniške proge od Novega mesta, prek Črnomlja do Metlike in Karlovca ni bila nikoli do konca pojasnjena. Progo so odprli 25. maja 1914, dvajset let po prispetju prvega vlaka v Novo mesto in le dva meseca pred začetkom prve svetovne vojne. Kaj je bil glavni razlog za zamudo pri gradnji, verjetno ne bomo nikoli izvedeli. Različni viri navajajo, da so za to krivi neuskklajeni lokalni interesi, Južna železnica, ki se je bala konkurence, ali pa Madžari, ki niso hoteli zgraditi povezave med Karlovcem in Metliko. Kakor koli, proga je bila zgrajena prepozno, čeprav so Belokranjci od nje veliko pričakovali. Ob odprtju so praznovali povsod ob progi, osrednji proslavi pa sta bili v Metliki in Črnomlju. Dolenjske novice so 29. maja 1914 objavile čez celo prvo stran prispevek Dolenjski praznik – belokranjska železnica otvorjena. V besedilu je opisan prihod slavnostnega vlaka v vse pomembnejše postaje od Novega mesta do Metlike. Odstavek o prihodu vlaka v Črnomelj se začne takole:

»Iz Metlike je došel slavnostni vlak v Črnomelj ob 2. uri 49 minut. Na kolodvoru je čakala množica, broječa več tisoč duš. V ospredju je bila cela vrsta skupin narodnih noš in sicer 2 belokranjski svatbi iz Doblič in Vinice, zeleni Jurij iz Adlešič in Vinice, istotako iz obeh krajev

kresnice in predice iz Adlešič. V sredini je stala dolga vrsta črnomaljske šolske mladine, vihteč zastavice v slovenskih in cesarskih barvah. Pred otroci je bila skupina črnomaljskih deklet v stari črnomaljski noši, ki se nekoliko od druge belokranjske noše razlikuje. Zastopane so bile tudi narodne noše iz Dragatuša, kakor tudi iz Bojancev. Na desno in levo pa je obdajala narodne noše mnogobrojna množica ostalega ljudstva. Celó na višini pod mestno lozo so pozdravljale dohajajoči vlak dolge vrste ljudstva.«

Belokranjci so se borili tudi za podaljšanje proge od Črnomlja prek Vinice do Vrbovskega na Hrvaškem, do začetka del na tej trasi pa so spet čakali petindvajset let! Ko so končali več kakor šestdeset odstotkov gradbenih del, se je začela druga svetovna vojna. Po vojni oblast ni imela posluha niti volje za nadaljevanje gradnje, toda v razvojnih dokumentih občine Črnomelj (v predlogu občinskega prostornega načrta) ta načrt še vedno živi. Edino dejstvo je, da sta svetovni vojni nepovratno vplivali na slabo prometno povezavo Bele krajine s svetom!

Na Belokranjski progi je nekaj imenitnih objektov, med katerimi je tudi najdaljši enocevni predor v Sloveniji (Semič, 1975 m), najbolj pa navdušuje 225 metrov dolg viadukt pri vasi Otovec, ki progo prepelje nad



Otovski viadukt je med gradnjo v letih 1912–1914 posnel Tomaž Lauko. Fotografije so shranjene v foto albumu Gradnja belokranjske železnice v arhivu Narodnega muzeja v Ljubljani. 26. septembra 1912

dolino med obronki Roga in Črnomljem. Na najglobljem delu je viadukt visok 32 metrov.

Vas Otovec je na pobočju Vinske gore pod železniško postajo, ki je na nadmorski višini 207,5 metra. Otovec je imel leta 1869 114 prebivalcev, sto let pozneje pa le 77. Po najnovjšem popisu prebivalstva iz leta 2002 v Otovcu živi 50 prebivalcev. Zaradi tega tam ni bila predvidena železniška postaja. Vendar je v bližini še nekaj vasi, ki so zahtevale svojo postajo in so si jo končno izborile leta 1929, petnajst let po odprtju proge. Pod vasjo Otovec je cerkev sv. Jerneja, do Črnomlja pa so le dobri trije kilometri. Od železniške postaje se je odcepil industrijski tir do nekdanje vojašnice in skladišča JLA.

Izvirni viadukt je imel dva- najst lokov, na sredini pa je

bila postavljena železna mostna konstrukcija. Viadukt je v naklonu osem promilov proti Črnomlju. Most je gradilo podjetje Josip Lončarič iz Ljubljane, jekleno konstrukcijo na sredini viadukta pa so naročili v Gradcu. V Arhivu Narodnega muzeja v Ljubljani najdemo monografijo s fotografijami o gradnji Belokranjske proge. Fotografije pričajo o razmeroma hitri gradnji za ta čas zahtevnega objekta.

Viadukt je brezhibno deloval vse do leta 1943, čeprav so se partizanske diverzantske akcije začele takoj po začetku vojne, ko je Belo krajino okupirala Italija. Po kapitulaciji Italije je bilo v Beli krajini vzpostavljeno osvobodeno območje, na katerega so zavezniki z letali dovažali orožje in hrano, odvažali pa ranjence. Partizanske



26. februarja 1913



29. maja 1913



30. julija 1913



26. avgusta 1913



27. oktobra 1913



23. novembra 1913

enote so 5. oktobra 1943 minirale viadukt oziroma železno konstrukcijo viadukta in tako preprečile nemški vojski oskrbo svojih enot. Na sliki v arhivu knjižnice Mirana Jarca iz Novega mesta lahko vidimo viadukt po rušenju. Železna mostna

rovnici na Gorenjskem, osrednji del Otovskega viadukta pa so zamenjali z dvema dodatnima kamnitima lokoma, tako da je danes celotni viadukt iz kamna. Dela na vseh objektih so končali februarja 1947, ko je ponovno stekel promet med Ljubljano,

Krajina je raj za sprehode, kolesarjenje in oddih. Od Črnomlja do Kolpe je le deset kilometrov (Adlešiči), a na Kolpi je mogoče vse: taborjenje, kopanje, veslanje, ribolov ali preprosto uživanje ob popolnoma bistri vodi. Kolpa pa ni edina zanimiva reka v Beli krajini. Vzemimo si čas in obiščimo izvir reke Krupe, ki je le tri kilometre od postaje Gradec. Pri Črnomaljskem »tromostovju« se združita Dobljčica in Lahinja.

Bela krajina je tudi dežela kakovostnih vin, vinograde pa sledimo ob progi takoj, ko vlak pripelje iz semiškega predora in se spuščamo proti Otovcu. Bela krajina pa je tudi zgodovinski kraj z mnogimi gradovi (Črnomelj, Gradec, Metlika) in dokazi o tisočletnem bivanju na tem področju.

Na koncu, pogled v prihodnost. Tretja razvojna os je nova priložnost za Belo krajino, ki je organsko povezana s Hrvaško, ki bo kmalu v Evropski uniji. Spet bo lažje prehajati mejo in ekonomske ter zgodovinske povezave bodo obnovljene. Tretja os bo povezala slovenske avtoceste s hrvaškimi, vendar

se sprašujem, ali bi bilo mogoče kaj narediti tudi na področju železniške infrastrukture? Komunikacije prinašajo razvoj, tako kot je to bilo pred sto leti. Čeprav mnogi menijo, da v času avtocest in interneta železnice niso prioriteta, evropske izkušnje govorijo, da je prihodnost v tirnem prometu. Zakaj pri tretji razvojni osi ni predvideno dokončanje železniške povezave med Črnomljem in Vrbovskim na Hrvaškem, ko je bilo sedemdeset odstotkov trase in objektov že narejenih pred drugo svetovno vojno? Morda lahko kaj naredimo tudi pred gradnjo tretje razvojne osi, na katero bodo Belokranjci čakali še deset do dvajset let. Na primer, zakaj ni vlakov med Metliko in Ljubljano ob sobotah popoldne? Če želimo, da se z vlaki vozijo tudi turisti, pohodniki, kolesarji, kopalci in izletniki, izboljšajmo vozni red. Morda bi se to dalo narediti z manjšimi dodatnimi denarnimi sredstvi. Za investicije, kot so povečanje potovalne hitrosti in sodobnejši vlaki, ki zahtevajo dodatna sredstva, se Slovenske železnice in Belokranjci morajo še boriti.



2. aprila 1914

konstrukcija je padla v dolino in tam dočakala konec vojne.

Leta 1945, takoj po osvoboditvi, so se začela dela na trasi od Novega mesta do Metlike in naprej, ker je bilo treba očistiti in obnoviti več objektov, med drugim tudi predor Semič in mostove čez Krupo in Kolpo. Med 3. julijem in 7. septembrom 1946 so na progi med Otovcem in Bubnjarci (Hrvaška) organizirali mladinske delovne akcije. Mladinske brigade so v tem času položile 17,5 kilometra tirnic in zamenjale 19.500 pragov. Viadukt Otovec pa so gradili strokovnjaki. Ker je takrat zmanjkovalo železa, so železo z mostne konstrukcije, ki je rjavelo pod viaduktom, uporabili pri obnovi mostu pri Ži-

Metliko in Karlovcem. Ko so odprli belokranjsko progo, je bila dovoljena hitrost čez viadukt 20 kilometrov na uro. Danes tam vlaki vozijo s hitrostjo 70 kilometrov na uro. V avli železniške postaje Metlika si lahko ogledamo nekaj zanimivih fotografij iz zgodovine belokranjske proge.

Otovski viadukt zagledamo z magistralne ceste Semič-Črnomelj pri vasi Lokve. Bolj bomo uživali, če se v Belo Krajino odpravimo z vlakom, izstopimo na postaji Otovec in se po cesti spustimo v dolino. Od postaje do viadukta je le tristo metrov. Tam bomo našli nekaj dobrih pozicij za fotografiranje. Od viadukta do središča Črnomlja je le tri kilometre, celotna Bela



Med drugo svetovno vojno, leta 1943, je bil viadukt porušen. Fotografijo neznanega avtorja hrani Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto v Posebni zbirki Boga Komelja.

Sindikata vozovnih preglednikov Slovenije Športno srečanje v Strunjanu

Sto dvajset članov sindikata vozovnih preglednikov Slovenije se je 25. junija družilo na tradicionalnem srečanju, tokrat v Strunjanu. Za organizacijo srečanja so poskrbeli člani iz PE Divača. V zelo prijetnem vzdušju in lepem vremenu smo se pomerili v malem nogometu in odbojki na mivki. Prvo in drugo mesto v malem nogometu je osvojilo moštvo PE Divača, ki je izrabilo prednost domačega terena. V svojih vrstah imajo zelo dobre igralce, celo nekdanje nogometaše, ki so nastopali v prvi, drugi in tretji slovenski nogometni ligi. Tretje mesto je osvojil Zalog, ki je pokazal zelo

lepo nogometno igro. Če bi se jim sreča nasmehnila, bi se lahko uvrstili višje. Nekaj članov žal ni moglo nastopiti, nekateri pa so bili prerazporejeni v druge delovne enote. Četrto mesto je osvojilo moštvo Ljubljana, ki je letos nastopilo v precej spremenjeni in nekoliko zdesetkani sestavi. Zaradi službenih obveznosti ali zdravstvenih težav ni bilo nekaj igralcev. V odbojki je prvo mesto osvojil Koper, drugo mesto Maribor, tretje Zalog Ljubljana, četrto PE Ljubljana in peto mesto Pragersko.

Dragan Radić



Moštvo PE Divača



Moštvo delovišča Koper



Moštvo delovišča Zalog



Moštvo delovišča Ljubljana

Srečanje planincev železničarjev bivše Jugoslavije

Osemnajstega junija, ob štirih zjutraj, smo se planinci železničarji iz Ljubljane odpeljali z avtobusom v Celje in Maribor, kjer so se nam pridružili kolegi s Štajerske, in se nato skupaj zapeljali skozi Zagreb; Kutino, Županjo, Lipovac v Srbijo, v mesto Erdevik.

Erdevik, ki se nahaja na jugovzhodu Fruške gore, si prizadeva postati turistično mesto. V njem živijo Srbi, Slovaki, Rusini, Hrvati in Madžari. Domačini si bili veseli, da smo se pri njih zbrali planinci železničarji iz Ljubljane, Celja, Maribora, Zagreba, Gospiča, Sarajeva, pa tudi iz Novega Sada, Priboja, Šabca, Vljakovca, Niša, Vranja in gostitelji iz Šida. Teden dni prej so organizirali turistično prireditev Sremska kulenijada –



V Erdeviku v Srbiji smo se zbrali planinci železničarji iz Slovenije, Hrvaške, Bosne in Hercegovine in Srbije.

tekmovalje v izdelavi suhomesnatih izdelkov, ki so podobni savinjskemu želodcu, vendar so dvakrat večji ter vsebujejo papriko in feferone. Okusa seveda

ni mogoče opisati, kulen je treba enostavno poskusiti. Na velikih kmetijskih površinah raste veliko vinske trte, zato pravijo, da je v Erdeviku več vina kakor

mleka in kraj je znan po dobrih vinih.

Dobrodošlico ter prijetno bivanje in druženje so nam zaželeli predsednik srbskega planinsko-smučarskega društva Živan Radišić in predstavniki občine Šid. Tekmovali smo v teku v vrečah, metanju kamna z rame in v skoku v daljavo z mesta. Pozno v noč smo obujali spomine na srečanja in planinarjenje v nekdanji državi. Naslednji dan smo odšli na pohod po poteh sremske fronte, na krajše sprehode v okolici Erdevika ali na ogled vinske kleti. Po kosilu so bili objavljeni rezultati tekmovanja, nato smo si stisnili roke, se poljubili in si obljubili, da se naslednje leto srečamo v Mariboru.

Jure Boruta

DLŽ VABI NA VOŽNJO Z VRTNO ŽELEZNICO

Društvo ljubiteljev železnice Železna cesta vabi na vožnjo z vrtno železnico v soboto, 17. septembra in v soboto, 15. oktobra, v Železniškem muzeju Slovenskih železnic, na Parmovi 35 v Ljubljani.

Nogometno moštvo SVPS Ljubljana

Slovo v športnem duhu

Na srečanju članov sindikata vozovnih preglednikov Slovenije se je naš dolgoletni član Dragan Radić, ki se je nedavno tega upokojil, tokrat od nas poslovil še v športnem duhu. Legendo nogometne ekipe vozovnih preglednikov iz Ljubljane, ki je več kakor trideset let opravljal službo vozovnega preglednika in nadzornika vozovnih pregle-



Dragan Radić

dnikov, poznamo tudi kot zelo dobrega nogometnega sodnika, saj je skoraj dvajset let sodil v vseh nogometnih ligah Slovenije. Že nekaj let je tudi inštruktor – kontrolor in svoje sodniško znanje prenaša na mlajše sodnike. Želimo mu še veliko, veliko dejavnih let!

Sabadin Mešič

Zlogovna izpolnjevanke

Iz navedenih zlogov sestavite štiri besede, ki jih zahtevajo spodnji opisi. Besede vpišite v vodoravne vrste lika tako, da pride v posamezno polje en zlog besede. V vodoravnih poljih dobite, brano od zgoraj navzdol, končno rešitev.

MI - RA - DI - MA - E - FA -
NAL - JA - ON - TER - IN - IL

1. azijska država z glavnim mestom New Delhi
2. naprava za prenos podatkov v banki
3. naziv egiptovskih kraljev
4. elektronska pošta, tuje

1.			
2.			
3.			
4.			

Izpolnjevanke nasprotij

Vsaki spodnji besedi poiščite besedo nasprotnega pomena (na primer GOR – DOL). Začetnice besed nasprotnega pomena, vpisane v kvadratik na sredini lika, brane z vrha navzdol, dajo končno rešitev.

1.	TIHO		
2.	POŠEVNO		
3.	ADAM		
4.	STAROST		
5.	SPREDAJ		
6.	IZHOD		
7.	RESNICA		
8.	VENA		
9.	PRAVICA		
10.	ZAPRTO		
11.	VOJNA		

Rešitev ugank iz junijske številke:

Uganka	Rešitev
Iz dveh besed ena	Bosphorus Europe Express
Manjkajoče črke	Logistična storitev Zahony

ŠAH

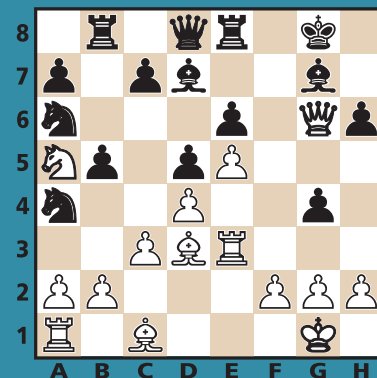
Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 29

Črni ima materialno prednost, toda v njegovi poziciji ima prostor okrog kralja veliko slabosti. Ali lahko belemu, ki je na potezi, uspe met s polnim izkupičkom?

Sokoljski : Saigin

(Kijev, 1950)



Rešitev:

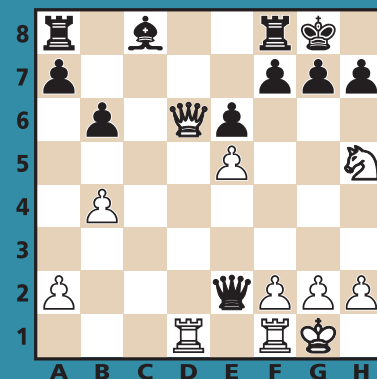
1. Tf3 gxf3 2. Lxh6 De7 [2...Te7 3. Dh7+ Kf7 (3...Kf8 4. Dh8+ Kf7 5. Dxf7+ Ke8 6. Lg6+ Tf7 7. Dxf7#) 4. Lg6+ Kf8 5. Dh8#] 3. Dh7+ Kf8 4. Dh8+ Kf7 5. Dxf7#

Primer 30

Pozicija daje vtis, da ima beli rahlo pozicijsko prednost, ki pa ni garancija za kronanje z zmago. Toda beli, ki ima v rokah uvodno potezo, je videl dlje od nasprotnika in ga prisilil, da je položil orožje.

Levenfish : Riumin

(Moskva, 1936)



Rešitev:

1. Sf6+ gxf6 [1...Kh8 2. Dxf8#]

Železnica jim pomeni neskajljeno radost.



Društvo ljubiteljev železnic Železna cesta

Razgibano ob dvajsetletnici društva

Društvo ljubiteljev železnic Železna cesta je sklenilo proslaviti svoj častitljivi jubilej – 20 let obstoja – s primernim dogodkom na območju Železniškega muzeja SŽ, kjer ima sedež.

V soboto, 20. avgusta, je bil slavnostni dan. Aktivirali so člane, ki se ukvarjajo z modelnimi železnicami, saj so te poleg pravih tista stvar, ki se naseli najbližje srca. Pognali so vlakce na modularni maketi v 1. nadstropju muzeja, najbolj pa so se kajpak posvetili železnici tirne širine 7.25 palca, saj je z njo mogoče resnično »potovati«, čeprav za zdaj le v krogu.

Tokrat sta bili na progi kar dve parni lokomotivi, ki sta ju pripeljala lastnika Branko Kovač

in Miloš Jocić, mladi Primož Filipič pa je prišel s svojim nadvse ličnim izdelkom – ljubko miniaturno dizelko. Promet na progi je bil več kakor živahen in oba potniška vagona sta se veselila številnih gostov. Nepogrešljivi Miha Omerza je seveda tudi tokrat s svojim parnim traktorčkom stregel cestnim potnikom, dokler mu je ni zagodla vročina in je razneslo zračnico na prikolicici. Pa Miha ne bi bil Miha, če ne bi nemudoma skočil v avto in se odpeljal kupit novo.

Sonce je tega dne prav neznosno pritiskalo, tako da je bil obisk nekoliko manjši od pričakovanj. Kljub temu smemo biti zelo zadovoljni, saj takšni dogodki razgibajo življenje v



Mali potniki so komaj čakali, da so smeli v vagonce.

muzeju in širijo vednost o njem. Zato smo muzejski delavci z veseljem sodelovali, z druž-

njem ob pleskavicah pa so se še tesneje spletale kolegialne vezi.



Kar dve lokomotivi sta bili že navsezgodaj pripravljene za vlakce 7.25.



VW drizino je bilo treba po kopnem spraviti do tira, zato so vsi navzoči junaško poprijeli.



Pripeka je napravila obiskovalce nekoliko zamišljene.



Vročina je zahtevala svoj davek. Miha je moral zamenjati počeno zračnico na prikolicici svojega parnega traktorja.



Ob zaslužni malici napetost popusti in življenje je lepo.

GREM Z VLAKOM

V šolo!

Na pol zastonj za cel žur
Izpolni e-vlogo in zadeni InterRail



 Slovenske železnice



Soteska Save je bila na območju Revirjev vedno nekaj posebnega, tako z železniškega gradbenega vidika kot tudi po atmosferi, ki jo doživlja popotnik. Ni čudno, da je navdahnila tudi našega največjega upodabljaljočega umetnika železnic. Akademski slikar Stane Kumar je leta 1970 upodobil postajo Zagorje v prav impresionistični maniri v tehniki olje na lesonitu (70 x 52 cm).