

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Slovenske železnice
izboljšujejo poslovanje

Revizija potrdila prelivanje
sredstev v infrastrukturo

Dogovor o izvajanju obveznih
gospodarskih javnih služb

Kadri

Moralno etično ravnanje in odločitve
kot odgovor na krizo

Predstavitev

Železniško invalidsko podjetje

Tujina

Bombardier Traxx

SŽ so ljudje

Slavko Žan: Vse se giblje, vse se spreminja



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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. maja 2010.



Avtor:
Miško Kranjec



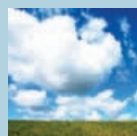
Aktualno
Slovenske železnice izboljšujejo poslovanje



Aktualno
Revizija potrdila prelivanje sredstev v infrastrukturo



Aktualno
Dogovor o izvajanju obveznih gospodarskih javnih služb



Kadri
Moralno etično ravnanje in odločitve kot odgovor na krizo



Predstavitev
Železniško invalidsko podjetje



Tujina
Bombardier Traxx



SŽ so ljudje
Slavko Žan: Vse se giblje, vse se spreminja

2

4

5

8

10

16

20



1

Uvodnik
Marino Fakin
Odgovorni urednik Nove proge

V skladu s poslovnim načrtom, ki ga je nadzorni svet sprejel 6. aprila, bomo letos ustvarili 346,4 milijona evrov poslovnih prihodkov, EBIT bo znašal -28 milijonov evrov, EBITDA pa 4,6 milijona evrov. Z lastnimi ukrepi bomo povečali prihodke za 10,3 milijona evrov in zmanjšali stroške za 15,9 milijona evrov. Letošnja čista izguba bo primerljiva z lansko in bo znašala 30,5 milijona evrov. Vodstvo Slovenskih železnic si je v letošnjem poslovnem načrtu zadalo cilj zaustaviti in obrniti dosednji trend povečevanja izgube SŽ in doseči znižanje negativnega poslovnega izida iz poslovanja v primerjavi z doseženim leta 2009. To bomo dosegli predvsem z ukrepi za povečanje prihodkov in zmanjšanje stroškov ter z ukrepi na podlagi podpisanega dogovora s sindikati za prvo polletje 2010, ki prinaša zmanjšanje stroškov dela.

»Leto 2010 je za Slovenske železnice odločilno za postavitve novih temeljev in pogojev poslovanja, ki bodo v naslednjih letih omogočali uresničitev vizije, da Slovenske železnice postanemo ključni, tržno usmerjen, tehnološko razvit ter stroškovno učinkovit železniški prevoznik in logist na V. in X. vseevropskem koridorju, ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu v Sloveniji in širši regiji ter učinkovit vzdrževalec sodobne in varne železniške infrastrukture,« je povedal generalni direktor **Goran Brankovič** na predstavitvi poslovnega načrta.

V preteklih mesecih smo izvajali tudi nekatere dejavnosti, ki nas bodo še bolj pozicionirale na evropskem logističnem zemljevidu. V Sofiji je aprila začelo delovati predstavništvo Slovenskih železnic, ki trži storitve v konvencionalnem in intermodalnem tovornem prometu. V začetku maja pa bomo v sodelovanju z Luko Koper odprli predstavništvo v Pragi.

Železnicam v Sloveniji se riše svetla prihodnost, posodobitev in razvoj železniškega sistema se namreč že uresničujeta. Direkcija za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo je napovedala, da se bodo jeseni začela dela na trasi nove, sodobne, 27 kilometrov dolge proge iz Kopra v Divačo. Najprej bo zgrajen 10,93-kilometrski odsek proge od Kopra do Črnega Kala. Proga bo dobrodošla tako v tovornem kot potniškem prometu, omogočala bo hitrosti do 160 kilometrov na uro, teoretična prepustna moč pa se bo povečala za 53 odstotkov, tako da bo na njej lahko vozilo 81 vlakov na dan.

Spodbudne so tudi poteze vlade, ki obetajo, da bodo Slovenske železnice in zaposleni na železnicah lahko bolj optimistično zrlji v prihodnost. Prvič v zgodovini Slovenskih železnic so bile podpisane pogodbe za opravljanje obveznih gospodarskih javnih služb (OGJS) v višini lastne cene. Dogovor je bil eden ključnih ukrepov kratkoročne finančne konsolidacije SŽ. Če se nam bo uspelo dogovoriti za večletne pogodbe za izvajanje OGJS, bo zagotovljeno tudi njihovo dolgoročneje in bolj stabilno financiranje.

Ob izbruhu vulkana na Islandiji je vso Evropo zajel oblak prahu, zato so letala v Evropi obstala na tleh. Zračni prostor v Evropi je bil sredi aprila zaprt, in letalski promet je moral mirovati. Okolje in narava sta si v tem času morda nekoliko opomogla, potniki pa so več potovali z vlakom. Evropske železnice so tokrat pokazale, da imajo v mednarodnem potniškem prometu še veliko prednosti in veliko neizrabljenih potencialov.

Slovenske železnice si že vsa leta prizadevamo za čim bolj čisto in urejeno okolje. To smo pokazali tudi letos aprila, ko smo izvedli spomladansko čistilno akcijo. Odstranjevali smo odpadke in ostanke ter uredili vse površine, odstranili in odpisali nepotrebno opremo, uredili zbirna mesta za odpadke, obnovili napise, oznake in podobno. Veliko železničarjev se je tudi udeležilo vseslovenske akcije Očistimo Slovenijo, ki je bila 17. aprila.

Slovenske železnice izboljšujejo poslovanje

Vodstvo Slovenskih železnic je na novinarski konferenci 8. aprila predstavilo poslovni načrt družbe za leto 2010, dejavnosti v preteklem obdobju ter načrte za letos. Letos bodo Slovenske železnice z lastnimi ukrepi povečale prihodke za 10,3 mio. evrov in zmanjšale stroške za 15,9 mio. evrov, s čimer bo čista izguba družbe primerljiva z letom 2009.

Vodstvo Slovenskih železnic si je ob imenovanju zastavilo tri ključne cilje vodenja – zaustaviti negativna poslovna gibanja, povečati obseg poslovanja in racionalizirati poslovanje ter finančno sanirati in konsolidirati podjetje. Osrednji ukrepi Slovenskih železnic v zadnjih mesecih so bili osredotočeni na izboljšanje poslovanja, kadrovsko prestrukturiranje ter finančno sanacijo podjetja. Tako je bil konec lanskega leta uspe-



Foto: Miško Kranjec

Vodstvo SŽ

šno izpeljan prvi od predlaganih ukrepov, ki je kratkoročno zagotovil kapitalsko ustreznost Slovenskih železnic. Poslovno leto 2009 je bilo za Slovenske železnice zelo zahtevno. Višina čiste izgube SŽ v 2009 se je z zagotovitvijo manjkajočih nadomestil za opravljanje obvezne gospodar-

ske javne službe potniškega prometa v višini 8,9 mio. evrov sicer zmanjšala z 39,4 mio. evrov na 30,5 mio. evrov. Na ta način je bila zagotovljena kapitalska ustreznost SŽ na dan 31. decembra 2009, saj znaša nepokrita bilančna izguba 35 mio. evrov, to je 36,8 odstotka osnovnega kapitala.



Foto: Miško Kranjec

Generalni direktor Goran Brankovič

Nadzorni svet je 6. aprila, sprejel poslovni načrt Slovenskih železnic za leto 2010. Pričakovani poslovni prihodki Slovenskih železnic v letu 2010 bodo znašali 346,4 mio. evrov, EBIT bo znašal -28 mio. evrov, EBITDA pa 4,6 mio. evrov.

Temeljni cilj, ki si ga je vodstvo Slovenskih železnic zadalo v letošnjem poslovnem načrtu, je zaustaviti in obrniti dosednji trend povečevanja izgube SŽ in doseči znižanje negativnega poslovnega izida iz poslovanja v primerjavi z doseženim v letu 2009. To bodo dosegli predvsem z ukrepi za povečanje prihodkov in zmanjšanje stroškov ter na podlagi podpisanega dogovora s sindikati za prvo polletje 2010, ki prinaša zmanjšanje stroškov dela.

Slovenske železnice bodo še naprej intenzivno optimizirale delovne procese, kar bo podlaga za kadrovsko prestrukturiranje. Na ta način bodo dosegli nujno potrebno povečanje dodane vrednosti na zaposlenega, ki je v sedanjem trenutku še enkrat nižja kot v najuspešnejših železniških podjetjih



Foto: Miško Kranjec

Evropske unije. Ukrepe kadrovskega prestrukturiranja bodo izvajali s pospešenim rednim upokojevanjem, predčasnim upokojevanjem, prekvalifikacijami in dokvalifikacijami ter s zaposlitvami znotraj sistema Slovenskih železnic. Učinki kadrovskega prestrukturiranja se bodo pokazali v naslednjih letih v zmanjšanju stroškov dela v stroškovni strukturi, kar bo v največji meri prispevalo k poslovanju brez izgube tudi v tržnih dejavnostih.

Goran Brankovič, generalni direktor Slovenskih železnic, je izpostavil nekaj glavnih poudarkov poslovanja v preteklem obdobju. Med njimi je posebej poudaril vzpostavljen socialni dialog, ki je bil načrt z grožnjo po stavki, ter zamrznitev stavke. Na podlagi novega socialnega dialoga je bil sklenjen polletni dogovor o znižanju plač in napotitvi večjega števila delavcev na čakanje. Obenem je bila z dogovorom o vzpostavitvi terjatve dosežena kratkoročna finančna sanacija ter preprečen stečaj podjetja. Brankovič je še povedal, da so bile prvič v zgodovini podpisane pogodbe za opravljanje obveznih gospodarskih javnih služb v višini lastne cene, kot pozitiven dosežek pa

je omenil tudi sprejetje poslovnega načrta za 2010.

Brankovič je še povedal, da bo »čista izguba v letu 2010 primerljiva z letom 2009 in bo znašala 30,5 milijona evrov. Če na Slovenskih železnicah ne bi izvajali intenzivnih sanacijskih procesov, pa bi ta znašala približno dvakrat toliko. Ob tem je bistveno, da bomo v letu 2010 z lastnimi ukrepi povečali prihodke za 10,3 milijona evrov in zmanjšali stroške za 15,9 milijona evrov«.

Marjan Zaletelj direktor PE vzdrževanje infrastrukture, je pozdravil začetek veljavnosti zakona o zagotavljanju sredstev za zagotavljanje investicij v javno železniško infrastrukturo. Med večjimi letošnjimi infrastrukturnimi projekti je omenil nadaljevanje remonta Košana-Gorenje Ležeče, nadaljevanje obnove proge Grosuplje-Kočevje, obnovo postaje Poljčane ter nadaljevanje zavarovanja nivojskih prehodov ceste in železnice. Tudi PE tovorni promet vstopa v novo obdobje svojega delovanja. »Za nas je bistveno, da nismo le prevoznik v poslih, ki jih pridobivajo drugi, temveč tudi sami dejavno prevzemamo pobudo. Z ustanavljanjem novih predstavništev v tujini

širimo svojo prodajno mrežo na ključne trge ter razvijamo ne le prevozniške, temveč tudi celovite logistične storitve,« je povedal **Robert Vuga**, direktor PE tovorni promet. Po njegovih besedah letos želijo okrepiti železniški promet v tranzitu ter kupcem ponuditi celovite



Foto: Miško Kranjec

logistične storitve, predvsem v smeri iz Zahodne Evrope proti Jugovzhodni Evropi.

Direktor PE potniški promet, **Boštjan Koren**, je povedal, da so lani, kljub recesiji in več kot 20-odstotnemu zmanjšanju povpraševanja v turizmu in letalskem prevozu, zadržali obseg dela in prihodkov na ravni

iz leta 2008. »Kljub nižjim državnim sredstvom bomo letos s povečanjem transportnih prihodkov in zmanjševanjem stroškov poslovali pozitivno,« je še povedal. Med zanimivi projekti za potnike je posebej izpostavil postavitev prodajnih avtomatov za vozovnice ter obnovo dizelskih potniških garnitur, ki vozijo po stranskih progah.

»Leto 2010 je za Slovenske železnice odločilno za postavitev novih temeljev in pogojev poslovanja, ki bodo v naslednjih letih omogočali uresničitev vizije, da SŽ postanemo ključni, tržno usmerjen, tehnološko razvit ter stroškovno učinkovit železniški prevoznik in logist na V. in X. vseevropskem koridorju, ponudnik celovitih in prijaznih storitev v potniškem prometu v Sloveniji in širši regiji ter učinkovit vzdrževalec sodobne in varne železniške infrastrukture. Zato sta doseganje v načrtu za leto 2010 zastavljenih ciljev in dosledna realizacija postavljenih lastnih ukrepov za izboljšanje poslovanja ter ukrepov finančnega prestrukturiranja, ki so v pristojnosti države, izrednega pomena za nadaljnji obstoj in razvoj celotnega železniškega sistema v Sloveniji« je še povedal generalni direktor SŽ, Goran Brankovič.



Foto: Miško Kranjec

Revizija potrdila prelivanje sredstev v infrastrukturo

Revizorji družbe KPMG so potrdili, da so se pred letom 1993 sredstva iz transportnih prihodkov prelivala v infrastrukturo. Natančno višino sredstev bodo še ugotovili. Generalni direktor Slovenskih železnic **Goran Brankovič** je prepričan, da bo država kot lastnik Slovenskih železnic na podlagi ugotovitev dobila političen in ekonomski vzvod za pravično porazdelitev bremen za nazaj. Predsednik vlade **Borut Pahor**

je na obisku Slovenskih železnic 13. aprila povedal, da je treba pri reševanju družbe najprej sanirati dolgove za nazaj. Minister za promet **dr. Patrick Vlačič** bo glede tega v prvi polovici maja pripravil predlog in ga poslal na vlado. »Želimo vzpostaviti možnost za normalno poslovanje Slovenskih železnic za v prihodnje in vzpostaviti tako stanje, da bodo železnice dolgoročno kapitalsko ustrezne,« je poudaril dr. Vlačič.

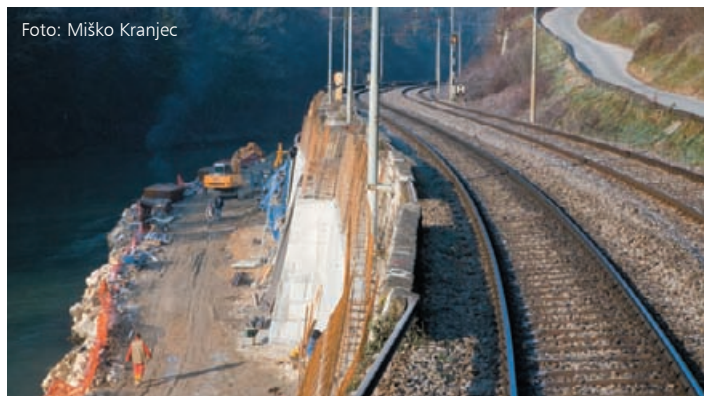


Foto: Miško Kranjec

Nadzorni svet SŽ je sprejel poslovni načrt družbe za leto 2010

Nadzorni svet Slovenskih železnic (SŽ) je na svoji 10. seji obravnaval poročilo revizorske družbe KPMG o ugotovitvah posebne revizije v SŽ. Iz poročila posebnega revizorja izhaja, da pri poslovanju družbe ni bilo ugotovljenih bistvenih nepravilnosti. Vse zapisane ugotovitve bo poslovodstvo s strokovnimi

službami, skupaj z nadzornim svetom, temeljito proučilo in jih po potrebi vključilo v načrte poslovanja.

Nadzorni svet je tudi sprejel poslovni načrt SŽ za leto 2010. V predlogu poslovnega načrta so upoštevani elementi sanacije, med katere sodijo: zagotovitev kapitalske ustreznosti SŽ, učinki

lastnih ukrepov za izboljšanje poslovanja (predvsem pri povečanju prihodkov in zmanjšanju stroškov), ukrepi kadrovskega prestrukturiranja s predčasnim upokojevanjem in prezaposlitvami, ter ukrepi finančnega prestrukturiranja s prevzemom obveznosti iz naslova poroštvenih dolgoročnih posojil SŽ, nadomestitev izpadlega kapitala ob izločitvi javne železniške infrastrukture ter plačilo terjatev iz naslova obveznih gospodarskih javnih služb potniškega prometa. Z uresničitvijo poslovnega načrta za leto 2010 bo družba izkazala negativen poslovni izid, vendar bo zaustavila in obrnila dosedanji trend povečevanja izgube ter dosegla znižanje negativnega poslovnega izida iz poslovanja v primerjavi s preteklim letom. Leto 2010 je po mnenju poslovodstva in nadzornega sveta odločilno leto za postavitev novih temeljev in razmer poslovanja SŽ.

Začetek gradnje drugega tira Divača–Koper že jeseni

Dr. Andrej Godec, direktor Direkcije za vodenje investicij v JŽI, je 13. aprila predstavil projekt gradnje drugega tira Divača–Koper. Projekt je vreden osemsto milijonov evrov. Pred poletjem bo po njegovih besedah končana projektna dokumentacija, začetek del je predviden konec oktobra oziroma v začetku novembra, dela pa bodo potekala do leta 2013. Najprej bo zgrajen 10,93-kilometrski odsek proge od Kopra do Črnega kala.

Nova proga Divača–Koper bo dolga 27 kilometrov, največji naklon proge bo 17 promilov, na njej bo osem predorov in dva viadukta. Proga bo omogočala hitrosti do 160 kilometrov na uro, povečanje teoretične prepustne moči za 53 odstotkov, kar pomeni, da bo na njej lahko vozilo 81 vlakov na dan. Nižji bodo stroški vodenja prometa in stroški vzdrževanja, boljša pa bo povezljivost z informacijskimi sistemi.



Foto: Miško Kranjec

Dosežen dogovor o izvajanju obveznih gospodarskih javnih služb

Prvega marca, na obisku predsednika vlade na Slovenskih železnicah, je generalni direktor **Goran Brankovič** predstavil opravljene dejavnosti za izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic. V ospredju pozornosti pa je bil dogovor o opravljanju obveznih gospodarskih javnih služb (OGJS) za leto 2010.

Dogovor omogoča sklenitev pogodb za opravljanje storitev potniškega prometa, vodenja prometa in vzdrževanja javne železniške infrastrukture do konca leta 2010. Financiranje OGJS je bilo na podlagi sklepa vlade zaradi tekočih pogojanj omejeno na

dvanaestine in na obdobje od 1. januarja do 28. februarja 2010. S sklenitvijo pogodb v dogovorjeni vrednosti bo zagotovljeno izvajanje OGJS brez izgub. Dogovor je bil eden ključnih ukrepov kratkoročne finančne konsolidacije SŽ.

V pogajanjih sta obe strani realno ovrednotili stroške izvajanja OGJS. Slovenske železnice so pri tem upoštevale pričakovane učinke racionalizacije poslovanja, ki se kažejo v znižanih stroških materiala, storitev in dela. Doseženi prihranki so bili podlaga za sklenitev dokončnega dogovora. Naslednji korak bo moral biti priprava

večletnih pogodb za izvajanje OGJS, saj le te zagotavljajo njihovo dolgoročneje in bolj stabilno financiranje.



Novo predstavništvo Slovenskih železnic v Bolgariji

Robert Vuga, direktor poslovne enote Tovorni promet, je 24. marca podpisal dogovor o odprtju predstavništva Slovenskih železnic v Bolgariji. Predstavništvo je začelo delovati aprila ter trži storitve v konvencionalnem in intermodalnem tovornem prometu.

»Z ustanovitvijo predstavništva v Bolgariji širimo svojo prodajno mrežno na ključne trge in pospešujemo internacionalizacijo poslovanja. Izrabiti želimo potenciale v blagovnih tokovih med Bolgarijo in Zahodno Evropo ter na drugih bližnjih trgih. Letos želimo okrepiti železniški promet v kopenskem tranzitu ter kupcem ponuditi celovite logistične storitve, predvsem v smeri Zahodne Evrope (Italija, Francija), Balkana ter Turčije,« je povedal Vuga.

Vuga je podpisal tudi dogovor o uvedbi tovornega vlaka, ki bo v organizaciji Slovenskih železnic vozil trikrat na teden iz Lyona čez Ljubljano do terminala Yana v Bolgariji. Vožnje se bodo začele predvidoma junija, vlak pa bo prevažal zabojnike in klasične vagonne.

Uporabnino bo zaračunavala AŽP

Goran Brankovič, generalni direktor Slovenskih železnic (SŽ), in **Boris Živec**, direktor Javne agencije za železniški promet (AŽP), sta 6. aprila uskladila vsa vprašanja prenosa zaračunavanja uporabnine s SŽ na AŽP.

Novela Zakona o železniškem prometu je predvidela prenos zaračunavanja uporabnine na AŽP. Zaračunavanje uporabnine za uporabo javne železniške infrastrukture sodi med ključne funkcije upravljavca železniške infrastrukture in so ga do spremembe Zakona opravljale SŽ. Sprememba zakona je sledila pisnemu opominu Evropske komisije, ki je številnim članicam EU, med njimi tudi Sloveniji, očitala neustrezen prenos prvega železniškega paketa. V skladu z novelo Zakona o železniškem prometu bosta poleg dejavnosti na AŽP prešla tudi dva delavca SŽ, AŽP pa bo prve fakture za uporabnino prevoznikom izdala za april 2010.

Mag. Igor Zajec imenovan za člana nadzornega sveta SŽ

Za člana nadzornega sveta Slovenskih železnic, d. o. o., je vlada 15. aprila imenovala **mag. Igorja Zajca**. Mag. Zajec je diplomirani univerzitetni gradbeni inženir in magister tehničnih znanosti s področja gradbeništva. Od avgusta 1999 do maja 2002 je bil predsednik uprave Slovenskih železnic. Mag. Igor Zajec je bil član nadzornih svetov Dars-a, DDC-ja, Adrie Airways, Term Olimia in Mercate Holding.

Letos brez uporabnine v potniškem prometu

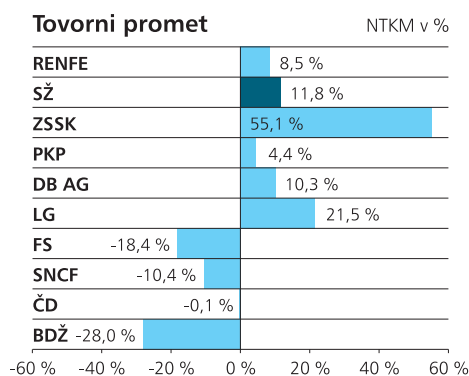
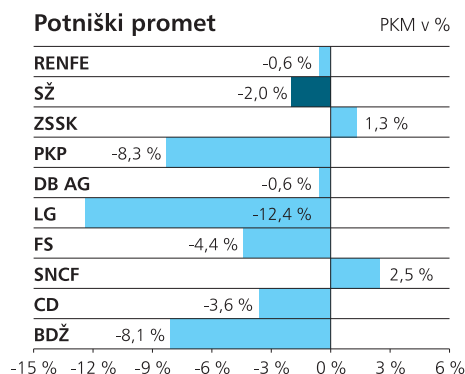
Slovenske železnice so po sklepu vlade 15. aprila oproščene plačila uporabnine za voznoredno obdobje 2009/2010 za storitve prevoza potnikov v okviru obvezne gospodarske javne službe (OGJS). Višina uporabnine sicer znaša 6,2 milijona evrov za 562 dodeljenih vlakovnih poti, od skupnega števila 619 vlakovnih poti.

SŽ si prizadevajo za čisto okolje

Slovenske železnice si že vsa leta prizadevajo za čim bolj čisto in urejeno okolje. Znano je, da je vlak do okolja najbolj prijazen javno prevozno sredstvo. Aprila so vse organizacijske enote Slovenskih železnic izvedle spomladansko čistilno akcijo. Ta je zajemala odstranjevanje odpadkov in ostankov ter urejanje vseh površin, predpisano odstranitev in odpis nepotrebne opreme, ureditev zbirnih mest za odpadke, obnovo napisov, oznak in podobno. Da so okoljsko ozaveščeni tudi zaposleni na SŽ, ne samo organizacija, je dokazala tudi naklonjenost posameznikov za udeležbo na vseslovenski akciji Očistimo Slovenijo, ki je bila 17. aprila.

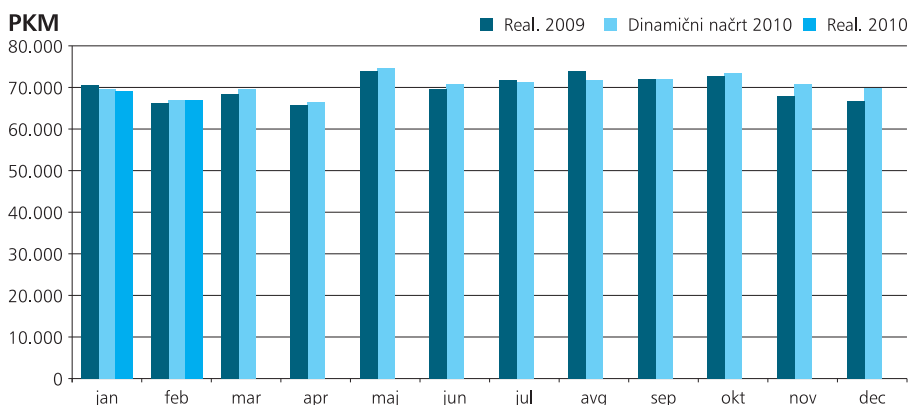
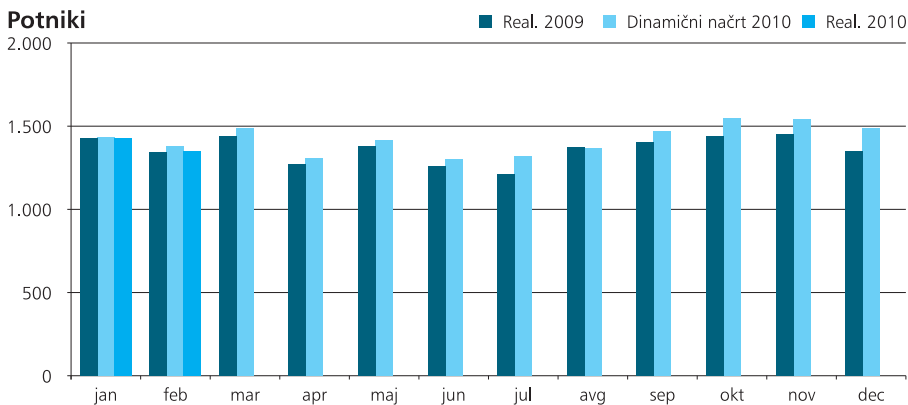
Obseg dela evropskih železnic

Januar 2010/2009



Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC

Potniški promet Slovenskih železnic

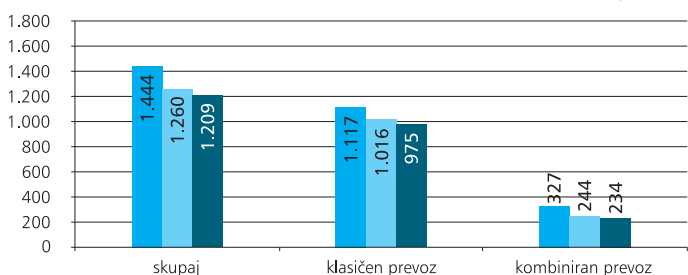


2010 – ocena za mednarodni promet

Tovorni promet Slovenskih železnic

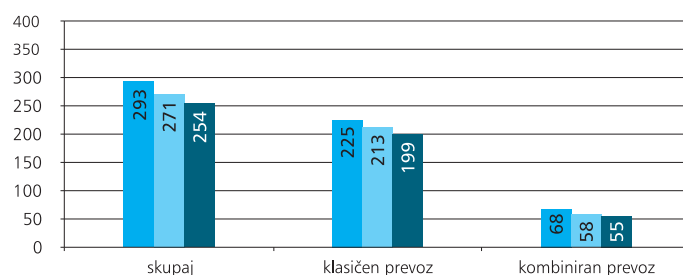
Prepeljano blago

v 000 ton



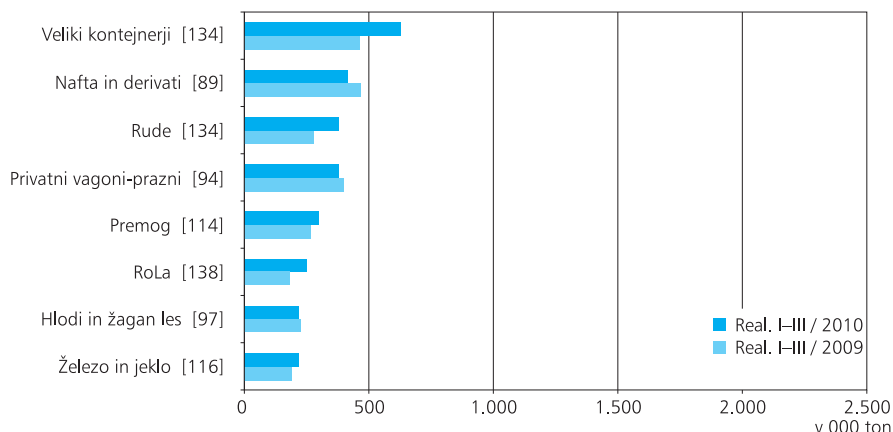
Opravljenost dela

v mio NTKM



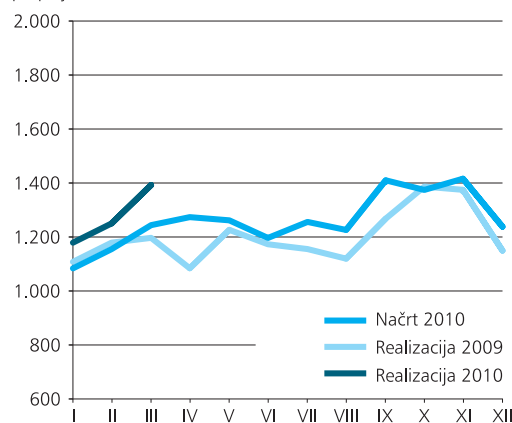
Prepeljani tovor

(pomembnejše vrste blaga letos in lani)



Dinamika obsega prodaje po mesecih

prepeljano v 000 ton



Uporaba metod in orodij za izboljšave pri delu in odločanju (18)

Sistem varnega upravljanja (1)

Evropska unija je leta 2004 sprejela Direktivo o varnosti na železnici 2004/49/ES, s katero je opredelila temelje varnosti v železniškem prometu. Na tej podlagi morata prevoznik v železniškem prometu in upravljalec železniške infrastrukture sprejeti in izvajati Sistem varnega upravljanja, ki je opredeljen v prilogi III. navedene direktive. Ker gre za zelo pomembno zadevo, bomo v nekaj nadaljevanjih predstavili ta sistem, kot metodo za upravljanje in izboljševanje varnosti v železniškem prometu.



Sistem varnega upravljanja v Sloveniji

Slovenija ni takoj prevzela EU direktive, pač pa je to storila šele s sprejetjem Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki je začel veljati 11. julija 2007. Člen 27 tega zakona opredeljuje sistem varnega upravljanja, in sicer:

(1) Upravljavec in prevozniki v železniškem prometu vzpostavijo sisteme varnega upravljanja svoje dejavnosti tako, da se zagotovi doseganje vsaj SVC (skupni varnostni cilji) za celotni železniški sistem. Sistem varnega upravljanja mora biti skladen z nacionalnimi varnostnimi predpisi, varnostnimi zahtevami iz TSI (tehnične specifikacije) ter SVM (skupna varnostna metoda).

(2) Sistem varnega upravljanja mora vsebovati elemente iz Priloge III Direktive 2004/49/ES, prilagojene značilnostim, obsegu in drugim pogojem za upravljanje dejavnosti upravljavca ali prevoznika v železniškem prometu. Ta sistem mora zagotoviti kontrolo vseh tveganj, povezanih z njihovo dejavnostjo, vključno z vzdrževanjem in oskrbo z materialom ter poslovanjem s pogodbeniki. Sistem varnega upravljanja mora upoštevati tudi tveganja, povezana z delovanjem tretjih oseb.

(3) Sistem varnega upravljanja upravljavca mora upoštevati učinke dejavnosti različnih prevoznikov na omrežju prog, zato mora vsebovati določbe, ki omogočijo vsem prevoznikom v železniškem prometu, da izvajajo dejavnosti v skladu s TSI in nacionalnimi varnostnimi predpisi ter s pogoji iz njihovega varnostnega spričevala. Sistem varnega upravljanja upravljavca mora vsebovati tudi koordinacijo nujnih postopkov v nepredvidljivih situacijah z vsemi prevozniki v železniškem prometu.

(4) Vsi pomembni deli sistema varnega upravljanja se morajo dokumentirati. Zlasti mora biti opisana porazdelitev od-

govornosti v organizaciji upravljavca ali prevoznika v železniškem prometu. Prikazano mora biti, kako poslovodstvo zagotavlja nadzor na različnih ravneh, kako so vključeni predstavniki zaposlenih na vseh ravneh in kako je zagotovljeno nenehno izboljševanje sistema varnega upravljanja.

Slovenske železnice

Uvajanje določil direktiv in zakonodaje se je začelo kmalu po sprejetju zakona, vendar glede na to, da so se podzakonski akti uveljavili z voznim redom 2008/9, 14. decembra 2008, se je tudi to temu prilagodilo. Slovenske železnice, d. o. o., so kot prevoznik že vpeljale sistem varnega upravljanja. Tega je potrdila tudi AŽP, ko je 26. februarja 2009 izdala varnostno spričevalo, ki velja do 25. februarja 2014.

Slovenske železnice so tudi upravljalec železniške infrastrukture, in morajo vzpostaviti sistem varnega upravljanja tudi za upravjalca. To so naredile leta 2009. Glede na to, da so Slovenske železnice kot prevoznik začele postopke za pridobitev varnostnih spričeval tudi



v drugih članicah EU, zlasti v Avstriji, kjer se zahteva certificiranje sistema varnega upravljanja, so opravljale skupaj s certificiranjem sistema vodenja kakovosti po standardih ISO 9001. To je bilo opravljeno oktobra 2009. Certifikat kakovosti sedaj zajema tudi:

- sistem varnega upravljanja za upravljavca javne železniške infrastrukture,
- sistem varnega upravljanja za prevoznika v železniškem prometu.

V ta namen sta bila izdelana akta: Poslovnik sistema varnega upravljanja za prevoznika v železniškem prometu Slovenske železnice, d. o. o. (925) in Poslovnik sistema varnega upravljanja za upravjalca Javne železniške infrastrukture Slovenske železnice, d. o. o. (926).

V nadaljnjih prispevkih vas bomo seznanili s temelji sistema varnega upravljanja in kako ta poteka v praksi. S tem sistemom morajo namreč biti seznanjeni in ga izvajati vsi, ki neposredno ali posredno sodelujejo v železniškem prometu.

Nadaljevanje prihodnjič

dr. Josip Orbanic



Moralno etično ravnanje in odločitve kot odgovor na krizo

Vsak dan poslušamo in beremo o krizi, o slabih gospodarskih rezultatih, o širjenju nepoštenosti, izkoriščanju, pohlepu in neupravičenem bogatenju nekaterih posameznikov. To so samo nekatere izmed informacij, ki vsak dan v naš svet vnašajo nemir in negotovost. Gotovo pa je vsak izmed nas že občutil nekatere izmed posledic krize, ki se odražajo na ekonomski, gospodarski, politični, socialni in moralno etični ravni, in se prenašajo na družino, delovno mesto, medsebojne odnose. Skratka, posledice vsesplošne krize vplivajo na nas in jih občutimo na različnih področjih našega življenja.

Čedalje več podjetij propada, povečuje se število brezposelnih, povečuje se število socialno ogroženih ljudi in družin, ki so na robu preživetja. Glavne dobrine za marsikoga postajajo čedalje težje dosegljive in dostopne. Povečuje se število ljudi, ki zaradi doživetij preobremenjenosti in neobvladovanja različnih stisk in bremen zapadejo v depresijo, apatijo in duševne stiske. Delavci, ki so (še) zaposleni, so negotovi in v strahu, da bodo tudi sami izgubili zaposlitev. Življenje je postalo negotovo in izjemno nepredvidljivo, domala za vse in za vsakogar.

Posledice recesije in stanje duha, ki ga prinaša trenutni življenjski tok, občutimo tudi na Slovenskih železnicah. Zmanjšanje prevoza v tovornem prometu, začasno čakanje na delo in znižanje plač so le nekatere posledice, ki v delavcih prebujajo nezaupanje in strah pred jutrišnjim dnem. Mnogi se sprašujejo, kaj storiti, kako preživeti, kako in kje iskati in najti rešitev iz krize?

Kje so vzroki za nastalo krizo?

Za vsako učinkovito in dolgotrajno rešitev je pomembno razumevanje situacije in poznavanje njenih temeljnih vzrokov. Tudi za izhod iz krize bodo potrebne celostne rešitve. Rešitve,

ki bodo ljudem prinesle ravnovesje in omogočile dostojno življenje. To je mogoče doseči le z enakostjo dostopa do dobrin in do drugih storitev. Nerealno je razmišljanje, da obstaja samo en vzrok, ki nas je pripeljal do stanja, v kakršnem se je znašel ves svet in skupaj z njim vsi ljudje. Gre za splet okoliščin in posledično sovpadanje najrazličnejših dejavnikov. Vse je težko prepoznati, ozavestiti in poimenovati, se pa lahko ustavimo ob nekaterih.

Eden izmed ključnih vzrokov za nastalo situacijo je globalizacija družbeno-gospodarskih procesov, ki po eni strani povezuje človeštvo, po drugi strani pa temelji na logiki menjave in dobička, pri čemer je pomemben le dobiček kot končni cilj. Dolgoročne cilje vseh v proizvodnem procesu, ki bi zagotavljali postopno rast in razvoj podjetja in vseh zaposlenih, so zamenjali kratkoročni cilji posameznikov, ki temeljijo na logiki dobička.

Nekdo je že davno tega zapisal, da je *korenina vsega zla namreč pohlep po denarju*. Tako je boj za dobiček (in ne toliko za konkurenčnost) marsikatero podjetje, pod krinko in v imenu liberalne gospodarske svobode, pripeljal do neupoštevanja moralno-etičnih načel. Posledice tega se kažejo v uničujočem zlorabljanju gospodarskih inštrumentov. Majhne skupine ljudi zasledujejo predvsem sebi lastne cilje. Želja po hitrem zaslužku, za malo in površno opravljeno delo, je pripeljala do čedalje večjega izkoriščanja malega človeka - delavca, ki za vse predstavlja le strošek. Redko se razmišlja, da so pravzaprav delavci - torej ljudje, kapital podjetja, ki si za opravljeno delo zaslužijo pravično in dostojno plačilo. V podivjanem materialističnem kapitalizmu, kjer vlada izključno kapital in logika dobička, človek namreč izgublja svojo središčno vlogo, država pa izgublja svojo vlogo varuhinje socialnega reda, varnosti in enakosti. Marsikomu se zdi, da je skrb politike in

odgovornih na vodilnih mestih usmerjena le v ohranjanje svojega privilegiranega položaja in ne v skrb za blaginjo in dobro ljudi.

Želja po *imeti* več je zamenjala človekovo teženje po *biti* več in s tem v ospredje postavila druge vrednote in vplivala na zmanjševanje etičnega ravnanja ter etičnosti tudi v poslovanju. Pohlep po imetju je porušil tudi etičnost v pravu in pravno državo. Vse kaže, da mali človek ostaja hlapec Jernej v iskanju svoje pravice. Na podlagi preteklosti, na katero nas opominja zgodovina, pa se lahko tudi vprašamo, ali bo in koliko časa bo, v današnji situaciji »hlapec Jernej« to stanje še prenašal?

Stiske delavcev in vodstva v času krize

Delavci so pod velikimi pritiski. Po eni strani imajo omejene možnosti soodločanja, osebnostnega razvoja in napredovanja, zaradi česar sta ogrožena njihova socialna varnost in njihovo dostojanstvo. Po drugi strani so negotovi, ker ne vedo, ali bodo v kriznih časih obdržali svojo zaposlitev in lahko preživljali sebe in svojo družino. Zaradi vsega tega se na eni strani povečujejo njihove duševne stiske in bolezn, na drugi strani pa se zmanjšuje njihova delovna učinkovitost. Vodstvo podjetij bi se moralo precej bolj zavedati, da je največji kapital vsakega podjetja, ki bi ga morali ponovno ovrednotiti in zavarovati, prav človek v vsej svoji celovitosti, z vsemi svojimi potenciali! V podjetjih, kjer je človek največja vrednota, so medsebojni delovni odnosi spodbudni, delavci so bolj zadovoljni in čutijo pripadnost podjetju, kar se odraža v kvaliteti in kvantiteti opravljenega dela v podjetju.

Po drugi strani pa je pod velikimi pritiski tudi vodstvo podjetij, saj delavci in družba pričakujejo od njih prave in hitre odločitve, ki bodo podjetjem in celotni družbi pomagale do izhoda iz nastale gospodarske krize. Pri

tem se morda premalo zavedamo, da v ozadju vsake odločitve stoji človek s svojo temeljno (moralno etično) naravnostjo, znanjem, izkušnjami, kar tudi pomeni tveganje za prevzemanje odgovornosti. Odločitve, ki niso dovolj premišljene in ne izhajajo iz visokih moralno etičnih načel, imajo lahko velike, predvsem negativne, posledice, ne samo v tem trenutku, temveč predvsem za prihodnost. Zato so pri sprejemanju odločitev, v želji reševanja podjetja in vodenja, pogosto opazni skrb, strah in negotovost, da bi se sprejete odločitve, ki so danes videti ustrezne in smiselne, lahko dolgoročno izkazale kot napačne in usodne za prihodnost podjetja.

O duševnih stiskah slovenskih menedžerjev se redko govori in piše. Če dobro pomislimo, so tudi menedžerji le ljudje, ki s svojimi osebnostmi, znanjem, izkušnjami in svojo moralno etično naravnostjo prihajajo v krizne situacije. Na njih je breme velike odgovornosti, ki ga na koncu morajo ali bodo morali prevzeti, saj so namreč tudi pod čedalje večjimi pritiski podrejenih delavcev in javnosti. Pričakovati rešitve samo od vodstva podjetij ali od politikov - od njihovih strateških odločitev za preživetje podjetja in prihodnost zaposlenih, ni realno. Pomembna je sprememba vzorcev mišljenja in delovanja vseh! Kriza zahteva kritično presojo preteklosti in je priložnost ter izziv za spremembe, pri čemer je potrebno odgovorno sodelovanje in upoštevanje vseh, tako delavcev kakor vodstva in vladajočih politikov.

Kriza je izziv in zahteva

Kriza nas sili, da analiziramo in premislimo, tako na družbeni kot osebni ravni, česa v preteklosti nismo naredili najbolje in kaj moramo storiti, da bomo z odgovornim ravnanjem prispevali k sedanjemu in jutrišnjemu dobremu celotne človeške družbe.

Vodstva podjetij, vlade, mednarodne organizacije, iščejo odgovore in rešitve, s katerimi bi zmanjšali posledice krize in našli izhod iz gospodarskega zloma. Napovedujejo različne strategije in strukturne spremembe, s katerimi bi rešili gospodarstvo in zagotovili večjo varnost ter ohranili doseženo blaginjo.

Prizadevanja vseh bi se morala osredotočiti na zagotavljanje pravičnosti in skupnega dobrega, za vse in ne zgolj za posameznike. Takšna naravnost vsem omogoča razvoj in zagotavlja pogoje za dostojanstveno življenje. Pri teh prizadevanjih je bistvena človekova osebna odgovornost, ki temelji na gospodarski, politični in poslovni etiki.

Zgolj zakonodaja ne more vzpostaviti pravične družbe. Nikoli se ne da vsega predpisati, da bi človek ne »našel luknje v zakonu«, ki bi mu »dopuščala« egoistično privajanje tistega, kar mu ne pripada po pravični poti, kot rezultat njegovega dela in truda. Po drugi strani pa vemo, da družba, z velikim številom predpisov, ne zagotavlja zdrave ureditve. Čeprav morda prevladuje mišljenje, da je dovoljeno in mogoče vse, kar ni izrecno prepovedano in predpisano s pravnim redom, pa je prav moralno etična naravnost posameznika, če ne tudi družbe, tista, ki mora biti temeljno vodilo pri ravnanju nas vseh.

Pravično družbo lahko vzpostavimo samo na temelju spoštovanja človeka in njegovega dostojanstva. Samo družba, ki ji je pomemben človek, kjer odnosi temeljijo na medsebojnem spoštovanju, sodelovanju, solidarnosti, sočutju, pomoči, ..., je družba, ki lahko preživi. Grožnje v oborožitveni tekmi za prevlado moči, delijo človeštvo in ga hromijo v resničnem prizadevanju za razvoj in napredek posameznika in družbe kot celote. V razredni delitvi pa se že pojavljajo krivice, izkoriščanja in napetosti.

Kriza kot priložnost za odkrivanje pravih človekovih potreb in smisla življenja

Kriza je tudi priložnost, da preverimo svoje resnične potrebe, svoje vrednote in smisel svojega početja in življenja. Morda smo pod vplivom črednega nagona, da delamo tako, kot delajo vsi, pri tem pa *pozabljamo na najpomembnejše*. Morda razmišljamo, da je najbolje plavati s tokom, saj proti toku ne gre. Morda razmišljamo, da s poštenim in odgovornim delom ni smiselno »tvegati« svojega položaja! Ravnanje po takšnih razmišljanjih morda prinaša navzven vidne ugodnosti, ki pa so kratkega daha in slej ko prej pričnejo vplivati na naše ravnesje. N. V. Peale je zapisal, da je: *najmehkejši vzglavnik pošteno delo in mir, ki ga pri tem človek doživlja*.

Kako čim bolje preživeti krizo?

Iz izkušenj vemo, da se čevlji umažejo, če *hodimo po pršni poti*. Prav tako se onesnažujeta naša psiha in duša ob poslušanju dnevnih novic in branju časopisov, ki prinašajo polno negativnih informacij, ker v nas vzbujajo negativno razpoloženje in strah pred jutrišnjim dnevom. Po E. Bernu bi lahko rekli, da gre za psihološko igro: *Grozno, grozno*. Če smo nenehno pod vplivom takšnih informacij, lahko kaj hitro zapademo v obup in občutenje brezizhodnosti situacije in ne vidimo več pravega smisla v življenju.

To nas hote ali nehote sili, da za nastalo stanje in ne nazadnje tudi za lastne občutke brezizhodnosti iščemo odgovorne, pri čemer sami ostajamo pasivni člani družbe v vlogi žrtve. In v vlogi žrtve čakamo na rešitelja, ki nas bo »rešil in odpeljal« iz *Zakletega gradu*. Ob vsem tem hitro pozabimo, da je gonilna sila razvoja in napredka družbe prav ustvarjalnost. In prav od tega, kar ustvarimo, lahko tudi živimo v okviru svojih zmoglosti, pri čemer je prav pasivizacija

največji zaviralec ustvarjalnosti. Racionalnost na različnih področjih nam pomaga ohraniti optimizem. Vsako zadolževanje v takšni situaciji je veliko tveganje. V kriznih časih se pogosto pojavljajo posamezniki, ki v imenu pomoči izkoriščajo stiske posameznikov in jim ponujajo »ugodna posojila«, ali pa izkoriščajo njihovo naivnost in jim s »finančnimi verigami« obljublajo nerealne donose. Oboje ima za posledico velike izgube. V takšni situaciji je zadovoljevanje po materialnih potrebah smiselno preusmeriti v zadovoljevanje kognitivnih, čustvenih in duhovnih potreb in si življenje bolj osmisliti z medsebojnimi odnosi. Za primer tistih, ki pa so na robu preživetja, pa bi podjetja in združenja lahko odprla sklad solidarnosti, s katerimi bi vsaj z minimalnimi sredstvi pomagali sodelavcem, ki so v hudi finančni stiski.

V pomoč bi bila tudi menjava po načelu delo za delo, delo za blago in blagovna menjava. Takšna solidarnostna pomoč bi mnogim pomagala ohraniti dostojanstvo in voljo do življenja. Kriza je tudi priložnost, ko sta na preizkušnji naša sočutnost in solidarnost.

K soodgovornemu ustvarjanju sprememb in izhodu iz krize, v kateri smo se znašli, lahko prispevamo tudi sami. Svetovne krize in krize države ne moremo rešiti, lahko pa poskrbimo zase in pomagamo drugim. Pridobivanje znanja, razmišljanje in dobri odnosi z drugimi prinašajo osebne spremembe in nam omogočajo, da mi povzročamo spremembe pri drugih, ki jim izboljšujejo življenje. To pa končno pomeni, da imamo v rokah pravi kapital – ta je torej v nas, je v odnosih in je predvsem dolgoročen.

Zaposleni o krizi

Tomaž Kosar
Varnostni inženir
PE potniški promet
Služba za splošne in gospodarske naloge
Zidani Most



Krizo, v kateri se trenutno nahajamo, najbolj doživljam prek vsesplošne panike, ki jo širijo predvsem mediji. Krize so bile in vedno bodo. Trenutno je najbolj prizadeto gospodarstvo in tisti, ki so tam zaposleni, seveda pa se preko gospodarstva prenaša tudi na vsa druga področja. Na te ljudi kriza vpliva in bo vplivala – če nekaj delaš si odvisen od trga in povpraševanja, če se ne kupuje, je posledično manj dela in seveda tudi manj denarja. Začarani krog je tako sklenjen. Prepričan pa sem, da je »recesija« nova priložnost za konkretno prevrednotenje vrednot, s čimer se nam obetajo lepši časi. Bomo videli ...

Helena Požin
Poslovna enota tovarni promet
Tajništvo sekcije za male pošiljke



Recesija predvsem vpliva na tiste, ki so izgubili službo in na tiste, ki so imeli nizke plače, danes pa jih imajo še nižje. Mislim, da se nas recesija še ni dotaknila v takšni meri, da bi bila res kriza na celi črti. Čeprav ko gledam in poslušam novice, je ponekod, tudi v Sloveniji, kar težko. Včasih se zamislim, kam to pelje. Potrebno je s polno mero optimizma naprej, predvsem pa razmišljati pozitivno.«

Železniško invalidsko podjetje

SŽ-ŽIP, storitve, d. o. o., (v nadaljevanju ŽIP) je hčerinsko podjetje Slovenskih železnic in največje slovensko invalidsko podjetje.

ŽIP skrbi predvsem za zaposlovanje invalidov in delavcev z zmanjšanimi delovnimi zmognostmi, ki zaradi različnih razlogov ne morejo pridobiti statusa invalida. V ospredju delovanja sta socialna skrb za invalide in skrb za okolje, manj pa dobičkonosna dejavnost. Z zaposlovanjem invalidov skrbi ŽIP za boljšo kakovost življenja invalidov. V invalidskih delavnicah lahko ti dobijo primerno delo in se tako lahko bolje vključijo v delovno okolje. Posebne razmere in psihosocialne spremembe, ki jih v posameznikovo življenje prinese invalidnost, skušajo v ŽIP-u reševati s poslušom za posameznika.

Delavcem Slovenskih železnic, ki zaradi invalidnosti ali izgube zdravstvene skupine ne morejo opravljati dela na železnici, v ŽIP-u zagotavljajo ustrezno delovno mesto. ŽIP tudi skrbi za rehabilitacijo delavcev, ki se zaradi omejenih delovnih zmognosti teže zaposlujejo. ŽIP ima pet poslovnih enot, dve v Ljubljani, druge pa v Mariboru, Celju in Postojni. Vodstvo si prizadeva zagotoviti možnosti zaposlovanja invalidov po vsej državi.

Na začetku so se v ŽIP-u soočali s številnimi družbenimi in gospodarskimi ovirami, vendar so jih skupaj s Slovenskimi železnicami in poslovnimi partnerji uspešno presegle. ŽIP je bil ustanovljen na začetku leta 1994, 6. januarja, njegov ustanovitelj in edini družbenik so Slovenske železnice, d. o. o. Danes je v slovenskem merilu veliko podjetje s 764 zaposlenimi, od tega je 315 invalidov (konec leta 2009). Lani so ustvarili 18,6 milijona evrov prihodkov.

O tem, kakšno podjetje je ŽIP, je direktor **Boris Zrimc** povedal: »ŽIP je ljudem prijazno podjetje. Vrata vodij sektorjev so za vse zaposlene vedno odprta. Zaposleni so med sabo solidarni in si pomagajo, v skorajda 800-članskem kolektivu se vsi poznajo.«

Povezani z železnico

Čeprav je ŽIP tesno povezan z železniško dejavnostjo, svoje delovanje širi tudi na druge storitvene in proizvodne dejavnosti. Te so čiščenje, varovanje objektov, upravljanje parkirišč, urejanje okolice, vzgoja in prodaja sadik cvetja in zelenjave ter avtomehanična dela. V invalidskih delavnicah izdelujejo proizvode iz polimerov (plastična zapirala) in PVC vrečke za smeti, sestavljajo plastične



Avtobus podjetja ŽIP

elemente, izdelujejo nagrobne sveče, popravljajo lesene palete in opravljajo tapetniška ter druga dela. Zaupano jim je tudi upravljanje objektov, ki so sicer v lasti Slovenskih železnic. To so samski domovi v Ljubljani Zalogu, Divači, Jesenicah in Novem mestu, počitniške zmošnjivosti v Sloveniji in na Hrvaškem ter dvanajst parkirišč v Ljubljani, Mariboru, Celju in Kranju.

ŽIP opravlja vrsto dejavnosti, ki dopolnjujejo potniški promet Slovenskih železnic. Skrbijo za čiščenje vlakov, v nekaterih kioskih, skupaj jih sicer imajo 18 po vsej Sloveniji, poleg časopisov, revij in drugih izdelkov prodajajo tudi vozovnice za vlak. Za potnike skrbi tudi tako, da

oskrbujejo prodajne avtomate za napitke in prigrizke. Prodajni avtomati so postavljeni na železniških postajah Maribor, Celje, Ljubljana in Koper ter v vlakih. Izposojajo tudi kolesa, in sicer na železniških postajah Maribor, Koper, Divača in Nova Gorica ter v vodnem parku Bohinj. Poleg tega upravljajo tudi garderobne omarice na železniških postajah.

Ekološko usmerjeno podjetje

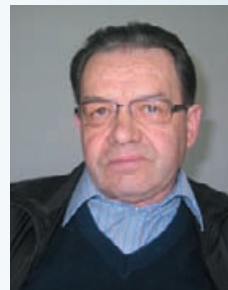
ŽIP je ekološko usmerjeno podjetje, saj so med njegovimi dejavnostmi tudi redno in generalno čiščenje poslovnih in drugih prostorov, urejanje okolice po-

Zaposleni o delu v ŽIP-u



Safet Jakupović varnostni menedžer

V ŽIP-u sem od leta 2002. Pred tem sem bil zaposlen na Slovenskih železnicah, kjer sem delal na premiku, dokler se mi ni zdravje poslabšalo. Na ŽIP-u sem najprej delal na parkirišču, zaračunal sem parkirnine, nato sem ob delu doštudiral tehnologijo prometa in pridobil visoko strokovno izobrazbo. Od leta 2005 sem vodil prodajo v kioskih, nato sem se prijavil za izpit za varnostnega menedžerja, tako da zdaj vodim varnostno službo. Moram se tudi zahvaliti nekdanjemu direktorju Jožetu Koleši, ki me je podpiral, ko sem se odločil za študij.



Alojzij Flisek čuvaj razporeditelj

Na ŽIP-u sem od začetka, od leta 1994. Ves čas opravljam čuvajsko-razporedno delo in obračun. Preden sem prišel na ŽIP, sem bil zaposlen na Slovenskih železnicah, na železniškem kontejnerskem terminalu v Ljubljani. Z delom in kolektivom v ŽIP-u sem zelo zadovoljen. Vsak delavec se obravnava kot človek, in ne kot številka. Zaposleni čutimo, da smo dejansko člani kolektiva. Pa tudi podjetje nam gre velikokrat na roke. Dosegli smo tudi, da je manj odsotnosti iz dela, ker vsak dobi delo, ki mu najbolj ustreza. Tistim, ki bodo še prišli v ŽIP, naj povem, da naj se ne bojijo dela pri nas, saj delamo, tako kot je treba.



Radmila Antonić prodajalka v trafiki

Predem sem se zaposlila v ŽIP-u, pred desetimi leti, sem delala na infekcijski kliniki, v kuhinji. V ŽIP-u sem najprej delala v pralnici in na čiščenju, zadnjih šest let pa delam v trafiki. S kolektivom sem zadovoljna, med zaposlenimi vlada pravo prijateljsko ozračje. Zadovoljna sem tudi s plačo, z možnostmi dopusta in z vsem drugim. V desetih letih se je ŽIP nenehno širil in razvijal, kar je o drugih podjetjih težko reči. Podjetja tudi propadajo in ni plač. Pri nas so plače redne in vsi se razumemo. Bodočim sodelavcem bi priporočila, da poprimejo za vsako delo in da se potrudijo, ker se res izplača.



Trafika na postajališču Ljubljana Stegne

slovnih stavb, zasaditev rastlin in skrb zanje. Najbolj pomembna in najbolj obsežna dejavnost je **čiščenje objektov ter vlakov**, in sicer za Slovenske železnice, Železniško gradbeno podjetje in Centralne delavnice ter za druge pogodbenne stranke.

V lastnem rastlinjaku na Tezmem pri Mariboru vzgajajo sadike, s katerimi urejajo in polepšajo železniške postaje. Skrbijo tudi za košnjo in urejanje zelenic, zasaditev in vzdrževanje cvetličnih nasadov in korit, obrezovanje žive meje in grmovnic. Sadike cvetja in zelenjave pa tudi prodajajo.

Fizično in tehnično varovanje objektov je druga največja dejavnost ŽIP-a. Varujejo in nadzirajo parkirišča ter zaračunavajo parkirnine, in sicer za Slovenske železnice, Centralne delavnice in druge pogodbenne stranke.

Za Slovenske železnice tudi vzdržujejo objekte, opravljajo hišniška dela in zaključna dela v gradbeništvu.

V **mehaničnih delavnicah** v Ljubljani, Postojni, Celju in Mariboru popravljajo in servisirajo cestna vozila, izvajajo pa tudi prevoze z avtobusi od Divače do Škocjanskih jam, od Postojne do Postojnske jame in Predjamskega gradu ter med Litijo in Šmartnim pri Litiji. Kadar potekajo dela na progah, organizirajo tudi nadomestne prevoze z avtobusi, hkrati pa tudi razvažajo službeno pošto za Slovenske železnice. V Ljubljani imajo avtopralnico za osebna vozila, opravljajo pa tudi vulkanizerske storitve.

Na mariborski železniški postaji imajo **fotokopirnico**. Med njihovimi številnimi dejavnostmi naj omenimo še izdelavo izje-

mno kakovostnih **identifikacijskih kartic**.

Razvojne možnosti za zaposlene in podjetje

V ŽIP-u spodbujajo izobraževanje in usposabljanje zaposlenih. Direktor Boris Zrimc je poudaril: »Vsem zaposlenim skušamo zagotoviti delo, zato je pomembno, da imajo zaposleni korekten odnos do dela in da so po potrebi pripravljeni za usposabljanje za drugo delo. ŽIP vidim kot podjetje z dobrimi delavci, v katerem je mogoče občutiti izjemno pripadnost podjetju, fluktuacije praktično ni, in delavci so zadovoljni z delom. Zaposlene motiviramo tako, da jim skušamo dati tisto delo, ki ga radi opravljajo.

»Naše izdelke in storitve nenehno razvijamo, razvojni oddelek

smo tako že okrepili. Usmerjamo se tudi na nove dejavnosti in želimo pridobiti čim več poslov tudi zunaj Slovenskih železnic. Naša konkurenčna prednost so kakovostna izvedba storitev in kakovostni izdelki. Zato z optimizmom gledam na prihodnost ŽIP-a, saj verjamem, da nam bo uspelo pridobiti še več poslov in s tem možnost dodatnih zaposlitev,« je še povedal Zrimc.



SŽ-ŽIP, storitve, d.o.o., Ljubljana
Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana
Direktor: Boris Zrimc, u.d.i.g.
Telefon: (+386) 01 434 04 86
Faks: (+386) 01 432 72 13
Spletna stran: www.sz-zip.si

SPOŠTOVANI ZAPOSLENI, ČLANI VSEH SINDIKATOV SLOVENSКИH ŽELEZNIC!

Ponovno vas vabimo v trgovine



V ponedeljek, 17. maja, lahko nakupujete z izjemnimi **POPUSTI**

ob 20.15; BTC Ljubljana, Šmartinska 152
ob 19.15; Maribor, Industrijska 5
ob 19.15; Celje, Dečkova 41

Trgovina bo samo za vas
odprta do 22. ure!

Športna obutev:
NIKE, ADIDAS, ASICS,
PUMA, ESPRIT, MEINDL,
TREZETA, ROCES,
BLADERUNNER,...



Kolesa:
SCOTT, KTM,
MERIDA, MILES,
MONGOOSE

Vsi drugi
izdelki

-15%

-25%

Tekstilni izdelki:
NIKE, ADIDAS, ESPRIT,
PUMA, JACK WOLFSKIN,
NORTHLAND, IGUANA,
O NEILL,...



POPUSTI VELJAJO TUDI ZA VSE ŽE ZNIŽANE IZDELKE

Popusti veljajo samo 17. maja 2010 do 22. ure!
Obračunali vam jih bomo na blagajni; popusti se ne seštevajo.

Popuste lahko uveljavite samo ob predložitvi plačilnega lista.
Kupite lahko največ dva enaka izdelka.

POPUST NE VELJA ZA GUMIJASTE ČOLNE GUMOTEX TER ZA BAZENE.

Plačilni pogoji:
gotovina, kreditne kartice (BA, Aktiva, Karanta, Eurocard, Visa),
kredit (vse informacije na tel: 02/250-60-60, 03/428-60-77, 01/541-43-31).

Stična oseba:
Matjaž Skutnik,
gsm 041 216 612,
e-pošta: matjaz.skutnik@slo-zeleznice.si

Naprava za merjenje ravni vode v Bohinjskem predoru

Božična vodna ujma je spet poskrbela, da Bohinjski predor zaradi zelo visokih količin vode ni bil prevozen niti z drezino in klasičnim potniškim vagonom, ki v skrajnih primerih še omogočata železniško povezavo Gorenjske in Primorske. Nova ultrazvočna naprava za daljinsko merjenje ravni vode v predoru je namerila kar 38,5 centimetra vode nad zgornjim robom tirnice (v nadaljevanju GRT).

Skoraj nemogoče si je predstavljati občutke, ko ob šumenju nešteti »potočkov in izvirov« popolno temo predora predira le snop baterijske svetilke, ki osvetljuje valova-



Med gradnjo predora so pretok predorske vode merili z uporabo lesenega korita. Zaradi naraščajočih količin in natančnejših meritev pa so pozneje uporabili t. i. Voltmanovo krilo (iz knjige Der Bau des Wocheiner Tunnels).

nje nešteti kubičnih metrov vode. Toda en sam napačen korak dežurnega nadzornika, ali progovdrževalnega delavca – merilca lahko vodi v izgubo ravnotežja in ... čof v vodo. Seveda se bodo našli »junaki«, ki bodo takoj pogumno dodali – hja, pač zaplavaš ... Pa jim za hitro streznitev pljusknimo v obraz vedro ledeno hladne vode iz nedrji Južnih Bohinjskih gora, ki le redko preseže temperaturo 7, morda 8 stopinj Celzija. Tale »čof« je tako literarno nedolžen samo tu, na papirju! V bistvu pa skoraj zanesljivo pomeni smrt. Padec v odvodni kanal, po katerem voda dere s pretokom tudi do deset kubičnih metrov na sekundo in več, je usoden. Kajti v tako deroči vodi se nikakor ne moreš obdržati na nogah, saj te tok hipoma spodnese. Obleka se napije, medtem, ko so škornji že polni vode in vlečejo na dno. Zaradi nenadnega temperaturnega in tudi



Z limnigrafom so v 60. letih merili višino iztekajoče vode, na podlagi dobljenih podatkov pa izračunali njen pretok (arhiv nekdanje SVP Nova Gorica).

siceršnjega šoka skoraj nujno sledi utopitev. Z vgradnjo sodobne ultrazvočne naprave za merjenje ravni vode nad GRT upajmo, da je nevarno in neprijetno fizično merjenje za vedno postalo preteklost.

Voda

Na kratko odgovorimo na vprašanje, zakaj in od kod se v Bohinjski predor stekajo tako velike količine vode? Ljudski rek, ki pravi, »da ima dež v Bohinju mlade«, nadvse drži! Pa tudi Bohinjec se od doma nikoli ne odpravi brez »marelex«. Če ta šaljiva pregovora dodatno podkrepimo s strokovnim meteorološkim mnenjem, dobimo realen rezultat, da sodi Bohinj z okolico v področje s povprečno največ padavinami v Sloveniji.

Čeprav očem skrito, pa je vrtnanje predora pomenilo korenit poseg v naravno okolje. Predor je namreč porušil občutljivo ravnovesje pretoka podzemnih voda, ki so s površja odtekale v notranjost osrednjega predela južnega Bohinjskega kota.



Voda lahko resno poškoduje naprave na lokomotivah in motornih vlakih

Pred gradnjo predora sta izvira Male in Velike Bistrice odvodnjavala skoraj celotno visokokraško območje nad širšim območjem predora. Ko so predor izvrtali na dolžini 1,82 in 2,6 kilometra, so s tem prebili strmo proti severu padajoče prelomnice ter plast oligocenskih kamnin, ki so preprečevale neposredni odtok voda v nižje ležečo Savo. Tako se je v predor preusmeril velik del površinske vode. Izvir Male Bistrice, ki se je v obliki slapa izlival na površje, pa je postopoma popolnoma presahnil. Ker je predor izvrtan nizko pri dnu bohinjske kotline, je tako postal eden največjih odvodnikov površinske vode, ki je skozi predor pridobila neposreden iztok v Savo. Prispevno vodno območje Bohinjskega predora je na podlagi raziskav v 60. letih preteklega stoletja in barvanja površinskih voda, ki poniknejo v podzemlje, ocenjeno na površino prek 60 kvadratnih kilometrov.

Meritve v preteklosti

Že med gradnjo Bohinjskega predora med letoma 1900 in 1905 so naraščajoče količine vode merili z uporabo lesenega zbiralnika na severni strani predora. Vodne razmere v novem, tedaj še dvotirnem predoru, so postajale nevzdržne. Vode je bilo toliko, da je preplavljala tire in s sabo prinašala droben pesek. Na pomlad leta 1907 so meritve predorskega potoka pokazale, da je pretok vode narasel na 1,9 m³/sek. Voda je tedaj preplavila tire skoraj 40 centimetrov visoko. Toda parne lokomotive so za vožnjo po poplavljenih tirih bile domala neobčutljive. Hitrost pa so vseeno omejili na 15 kilometrov na uro.

Vse do sredine 70. let prejšnjega stoletja so v Bohinjskem predoru merili predvsem količino iztekajoče vode, čeprav je bilo mogoče zaslediti tudi podatke o višini nad GRT. Od 60. let naprej so količino vode merili z uporabo limnografske naprave, ki je bila nameščena na desni strani severnega portala.

Uvedba dizelske vleke

Z uvedbo dizel-električne vleke pa podatek o količini vode ni bil več tako pomemben, pač pa, kako visoko je ta preplavila zgornji rob tirnic. S prihodom dizel-električnih lo-



Merjenje ravni vode nad GRT je prej potekalo na sicer zelo preprost, a zaradi valovanja tudi nenatančen način – z lesenim šolskim ravnilom. Meritve sta izvajala dežurni nadzornik proge ali pooblaščen delavec.

komotiv in motornih vlakov je podatek o višini vode čez GRT postal bistvenega pomena. Zaradi vdora vode lahko pride do zelo resnih poškodb pogonskih elektromotorjev na lokomotivah in dizel motorjev ter drugih sklopov na motornih garniturah.

Najvišjo uradno zaznano raven je voda v Bohinjskem predoru dosegla leta 1948, ko so izmerili 60 centimetrov nad GRT. Neuradni maksimum pa je bil zaznan 10. oktobra 2004, ko je voda dosegla najvišjo raven v 100-letni zgodovini predora – 77 centimetrov nad GRT.

Nova ultrazvočna merilna naprava

Natančna dolgotrajna opazovanja in meritve so dokazale, da se zaradi nivelete oziroma vertikalnega poteka proge najvišja raven vode nad GRT pojavlja na orientacijski točki št. 28 (progovni km 29+850 oziroma predorski km 1,4). Zato so strokovnjaki podjetja ATA systems, d. o. o., ki je aparaturo dobavilo, prav tu tudi montirali novo Siemensovo napravo.

UZ-merilnik ravni vode v predoru kontinuirano meri raven vode s toleranco enega odstotka oziroma šestih milimetrov. Po optičnih vodnikih in prek krmilnika je povezan z LCD prikazovalnikom, ki je v prometni pisarni v Bohinjski Bistrici, in računalnikom,



Nova ultrazvočna merilna naprava v Bohinjskem predoru. Naprava je nameščena in ustrezno zaščitena na obodu predora v km 1,4, nad nekdanjim desnim tirom (vir: SVP Postojna, tehnična operativna Nova Gorica).

prek katerega je možen grafični in numerični izpis podatkov. Na LCD zaslonu, na katerem se sproti izpisuje trenutna izmerjena raven vode, so nameščene še tri indikacijske lučke. Zelena sveti, vse dokler voda ne poplavi zgornje površine praga. To pomeni, da je raven vode –15 centimetrov pod GRT. Ko naprava zazna, da raven vode narašča od –15 centimetrov proti GRT 0 centimetrov, začne svetiti rumena lučka. Ko voda doseže GRT, zasveti rdeča lučka, poleg tega pa se oglasi tudi zvočni alarm. Prav tako se spremeni tudi predznak meritve iz minusa v plus. Tedaj mora prometnik za vlake uvesti počasno vožnjo, pet kilometrov na uro, in še pogosteje spremljati meritve. To je zelo pomembno za vse nadaljnje postopke ter omejitve za posamezne serije vozil.

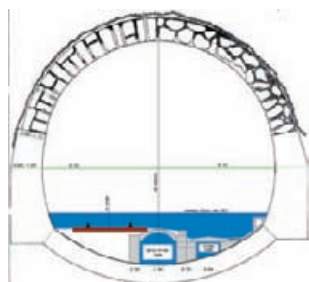
Tabela: Omejitve vožnje po poplavljenih tirih za posamezne serije lokomotiv in dizelmotornih vlakov ter drezino TMD (Vir: Navodilo 200.07)

	Najvišja raven vode nad GRT	V _{max}
Lokomotive: 661/664/644	7,5 cm	5 km/h
Lokomotive: 642/643;	13 cm	5 km/h
Lokomotive: 732	25 cm	5 km/h
Dizel motorni vlaki: 711/713/813	25 cm	5 km/h
Motorno vozilo za posebne namene: TMD 911	36 cm	5 km/h

Ko voda doseže 36 centimetrov nad GRT, se promet skozi Bohinjski predor popolnoma ustavi. Počakati je treba, da voda postopno odteče. Glede na upadanje ravni vode se nato spet vpelje vlakovni promet.

Glede na okvare, ki se zaradi vožnje po vodi pojavljajo tudi na drezinah TMD, lahko v prihodnje pričakujemo, da bo zaradi škodljivih vplivov predor zaprt za ves promet, ko bo voda preseгла raven 25 centimetrov nad GRT:

Ob montaži UZ naprave je bila na čuvajnici ob S portalu predora sočasno nameščena tudi kamera za video nadzor. Spremljanje dogajanja na portalu predora je omogočeno prek računalnika in monitorja v prometni pisarni.



Poplavljeni predor v prečnem prerezu. Ko odvodna kanala na dnu predora ne zmoreta več odvajati dotekajoče vode, ta postopoma preplavi prostor, kjer se je nekoč nahajala gramozna greda desnega tira, nato pa doseže in preplavi še obstoječi tir (Vir: Skrivnosti Bohinjskega predora).

»Vodni krst« nove naprave

Vodna ujma, ki je močno prizadela predel severozahodne Slovenije, seveda tudi Bohinja ni zaobšla. V lanskih božično-novoletnih praznikih je bil predor – kot že neštetokrat dotlej – znova poplavljen celo do te stopnje, da promet skozenj ni bil več mogoč niti s težko motorno drezino in potniškim vagonom. Nova merilna naprava je doživela svoj prvi »vodni krst«. Natančno je merila naraščajočo raven vode. Na praznično nedeljo, 27. decembra lani, se je ob 9. uri in 4 minute na prikazovalniku v prometni pisarni bistriške postaje izpisala raven vode +38,5 centimetra nad GRT.

Glede na to, da naprava deluje popolnoma neodvisno in sproti kronološko zaznava ravni vode, bo v prihodnosti morda pomagala

odkriti skrivnostne naravne zakonitosti podzemnih vodnih tokov v Bohinjskem predoru in – tako vsaj upajmo – tudi dokončne sanacije te zahtevne vodne problematike, ki ji na železnicah vsega sveta ne najdemo enake.



Takole je vodno problematiko Bohinjskega predora leta 1903 groteskno upodobil slovenski inženir Maks Klodič Sabladoski, ki je tudi sam dejavno sodeloval pri gradnji tega največjega podzemnega objekta na Slovenskem (Vir: Skrivnosti Bohinjskega predora).

Za strokovno pomoč pri pripravi članka, koristne nasvete in gradivo se iskreno zahvaljujem SVP Postojna, Tehnični operativi Nova Gorica.

Viri in literatura:

- Tehnično gradivo in opis delovanja UZ naprave (ATA Systems, d. o. o., 2008)
- Navodilo o progi 200.07 (Slovenske železnice 2009)
- Fotoalbum: Alois Beer: Der Bau des Wocheiner Tunnels (1904)
- Monografija: Ervin Sorč: Skrivnosti Bohinjskega predora (Slovenske železnice 2006)
- Zasebna zbirka družine Klodič-Jež (Ljubljana).

Zmagovalne poslovne strategije

Donald Krause, MBA, je priznani severnoameriški svetovalec in predavatelj ter avtor strokovnih knjig s področja uvajanja tekmovalnih strategij in razvoja vodenja. Med njegove stranke sodijo nekatera največja in najbolj vplivna podjetja v ZDA in Kanadi, kot so na primer Walt Disney Corporation, železniške družbe Burlington Northern Santa Fe Railroad, Canadian Pacific Railroad, CSX Transportation in Zveza ameriških železnic, v katero so vključeni največji prevozniki tovora iz ZDA, Kanade in Mehike ter manjši regionalni železniški prevozniki v tovornem in potniškem prometu: http://en.wikipedia.org/wiki/Association_of_American_Railroads. Je avtor strokovne knjižne uspešnice Umetnost vojne za poslovneže (v angleškem izvirniku *The Art of War for Executives*), ki je prevedena v več kot deset jezikov, med njimi tudi v slovenščino. V knjigi je 2500 let staro modrost briljantnega kitajskega generala, vojaškega teoretika in filozofa Sun Cu-ja (v pomenu »mojster Sun«, kar zapisujejo tudi kot Sunzi) prilagodil za potrebe sodobnih poslovnežev (direktorjev) pod geslom »Posel je vojna«. Podobno tematiko zajema tudi druga Krausejeva knjiga z naslovom *Zgled vodje* (The Way of the Leader) z geslom *Vodenje je temelj zmage*. V tem članku je predstavljenih nekaj najpomembnejših nasvetov iz obeh knjig.

1. Shema 1 prikazuje piramido dobička, ki jo je Donald Krause oblikoval na podlagi Sun Cu-jevih načel. Po teh načelih se je treba v podjetju postopoma in v korakih vzpenjati po posameznih hierarhičnih ravneh piramide, dokler ne dosežemo pete ravni, ki šele zagotavlja poslovanje podjetja z dobičkom. Na vsaki ravni piramide je namreč treba izpolnjevati zahtevane

pogoje za doseganje učinkovitosti, seveda pa ravni tudi ne moremo preskakovati. Prvi in temeljni pogoj (1. raven piramide) za zagotavljanje uspešnosti poslovanja podjetja je vzpostavitev učinkovitega vodenja zaposlenih (Tabela 1, Tabela 2 in Shema 2): »Izkušeni poslovnež oblikuje iz ljudi, ki so mu na voljo, najboljšo možno delovno skupino (UVZP II-10). Sposoben vodja lahko pričakuje odlično opravljeno delo tudi od slabih delavcev, nesposoben vodja pa lahko, in pogosto tudi jih, demoralizira tudi najboljše (ZV VI-22). S svojimi zaposlenimi ravnajte lepo; uspešljajte jih temeljito. Uspeh vsake organizacije je odvisen od osebnega uspeha vsakega od njenih članov (UVZP II-18). Zaposlene je treba motivirati tako, da se onemogoči kakršno koli medsebojno razlikovanje, razen po uspešnosti (ZV III-34). Tudi po piramidi učinkovitosti vodenja podjetja (shema 2) se je treba vzpenjati postopoma in po korakih.

2. Šele ko je vzpostavljeno učinkovito vodenje podjetja, se lahko povzpne na drugo raven piramide dobička, kjer upravljamo z informacijami, tako da jih učinkovito zbiramo in prav tako učinkovito razširjamo. Avtor pravi: »Pameten poslovnež zbira sveže informacije pri svojih sodelavcih, strankah in konkurentih. Ena sama zamisel o novem proizvodu, ki jo prinese razgovor z resnično stranko, pa je vredna več kakor kopica zamisli, s katerimi pridejo na dan svetovalci ali člani uprave (UVZP II-14).« Živimo v informacijski družbi, zato je zelo pomembna optimizacija in informatizacija poslovnih procesov. Stopnja informatizacije poslovnega procesa prikazujejo učinkovitost izvajanja poslovnih procesov glede na vrsto uporabljenih programskih rešitev.

Shema 1: Sun Cujeva piramida dobička
(Vir: <http://www.sonshi.com/krause.html>)



Tabela 1: Povzetek Sun Cujevih načel
(Vir: Donald G. Krause: Umetnost vojne za poslovneže)

- Nauči se bojevanja.** Tekmovanje je v življenju neizogibno.
- Kaži pot.** Sun Cu poudarja, da slog vodenja sam po sebi določa zmago (Tabela 2).
- Vse kar počneš, počni dobro.** Vsa konkurenčna prednost temelji na učinkoviti izpeljavi.
- Spoznaj dejstva.** Zmaga je zagotovljena, če je na voljo zadošči zanesljivih informacij. Pri tem sta znana dva vidika upravljanja z informacijami: njihovo zbiranje in njihovo širjenje.
- Pričaj najslabše.** Ni nujno imeti največje število zaposlenih ali največ denarja. Pazljivo opazujte konkurenco in svoja sredstva usmerite na njihove šibke točke, vendar tekmecev nikoli ne podcenjujte.
- Izkoristi dan.** Če hočete zmagati, izvajajte stvari enostavno, kadar koli je to mogoče. Enostavne metode so učinkovite in poceni. Hitrost in inovativnost sta ključ ohranjanja prednosti.
- Požgi mostove za sabo.** Ko je ljudem jasno, da lahko propadejo, če ne bodo sodelovali in se združijo okrog skupnega namena, se jim nič ne more postaviti na pot.
- Naredi bolje.** Inovativnost je orožje, ki vas dela nepremagljivega. Tisti poslovneži, ki znajo spodbujati in uvajati inovativne zamisli, imajo v konkurenčni situaciji na voljo neizmerna sredstva.
- Združuj.** Učinkovita organizacija, usposabljanje in komunikacija s podrejenimi so temelji uspeha.
- Puščaj ljudi v negotovosti.** Sun Cu pravi: »Kaj potem, če ima konkurent večja sredstva. Če nadzorujem situacijo, jih ne more uporabiti.« Če imamo nadzor, si lahko s spretnostjo priborimo zmago. Nadzor ohranjajte tako, da ostajajo vaše strategije skrite.

Tabela 2: Sedem sestavin učinkovitega vodenja
(Vir: Donald G. Krause: Umetnost vojne za poslovneže)

1. **Samodisciplina** pomeni, da vodja živi življenje skladno s pravili, o katerih meni, da so primerna zanj in sprejemljiva za njegove podrejene. Da bi zagotovil dobro izpeljavo, ne potrebuje zunanje motivacije.
2. **Namen** pomeni, da se vodja trudi doseči cilje, ki so pomembni za njegove podrejene, in svojih ciljev ne postavlja zgolj glede na lastne interese.
3. **Dosežek** pomeni, da vodja opisuje rezultate, tako da ti zadovoljujejo potrebe njegovih podrejenih.
4. **Odgovornost** pomeni, da vodja prevzema lastništvo nad posledicami svojih odločitev in dejanj.
5. **Znanje** pomeni, da se vodja nenehno trudi obogatiti svoje razumevanje in sposobnosti.
6. **Karierizem** pomeni, da vodja sodeluje s svojimi podrejenimi, da bi skupaj dosegli dogovorjene cilje.
7. **Zgled** pomeni, da vodja kaže pot s svojimi lastnimi dejanji.

Na 2. stopnji je to na primer MS Word, na 3. stopnji na primer MS Excel, na 4. stopnji MS Access, na 5. stopnji MS Project za vodenje projektov in na 6. stopnji na primer SAP produkti. V primeru »tržne plime«, ko je

konkurenca na trgu zelo močna, nam bo verjetno samo uporaba inovativnega ekspertnega sistema (http://en.wikipedia.org/wiki/Expert_system) zagotovila vodstvo na področju informatizacije poslovnih pro-

Shema 2: Piramida učinkovitosti vodenja podjetja
(Vir: izpeljana iz tabele Kulturnega nivoja podjetja, prof. Hajime Yamashina, Univerza Kyoto)



cesov. Ko nastopi »tržna oseka«, bo morda zadoščala že 6. ali 5. stopnja informatizacije za vodenje ali vsaj za sledenje trendom na trgu. 4., 3. in 2. stopnja informatizacije vodita v čedalje večje zaostajanje za tekmece, 1. in 0. stopnja pa v zanesljiv propad. Če so konkurenčna podjetja približno izenačena po kakovosti in učinkovitosti dela svojih zaposlenih, bo prevladalo tisto podjetje, ki bo hitreje in bolje upravljalo s ključnimi poslovnimi informacijami: na primer, da bo v množici koristnih predlogov in inovacij svojih zaposlenih ter med številnimi zahtevami strank zelo hitro našlo in analiziralo odlične tržne zamisli, na podlagi katerih se bodo bliskovito izdelale in izvedle zmagovalne poslovne strategije.

3. Na tretji ravni piramide dobička se je treba učinkovito osredotočiti na dobro opravljanje pomembnih stvari z uporabo Paretovega zakona (pravilo 80/20), ki pravi, da dvajset odstotkov vložka oziroma truda prinese ali vpliva na osemdeset odstotkov doseženih rezultatov. »Konkurenčna dejavnost mora biti podprta z osebnimi in organizacijskimi viri. Najpomembnejši med njimi sta vaša kreativnost in zavzetost vaših zaposlenih (UMZP II-1). Podjetje, ki mu primanjkuje sredstev, ima pa znanje in je dobro pripravljeno, lahko z improvizacijo in inovativnostjo pogosto porazi superiornega konkurenta.« (ZV VI-36). Sledeč priporočilom iz točk 2 in 3 se moramo torej najprej osredotočiti na učinkovito zbiranje ter hitro in strokovno obravnavo koristnih predlogov in inovacij svojih zaposlenih, na zahteve strank in na informacije o najuspešnejših tržnih produktih konkurence. Ta poslovni proces je treba prioritarno optimizirati

in informatizirati najmanj do 5. stopnje informatizacije. »Svoje konkurente presenečajte s stalnimi inovacijami in odlično ponudbo. **Inovativnost je orožje, proti kateremu ni obrambe.**« (UVZP I-22)

4. Četrta raven piramide zahteva hitro in odlično izvedbo zmagovalne poslovne strategije. »V konkurenčnem boju so bistveni hitri rezultati, in ne dejavnost, ki bi se vlekla v nedogled. Vodja, ki mu je jasno, kako navdušiti svoje zaposlene in prevladati na trgu, polaga temelje za uspeh svoje organizacije (UVZP II-20). **Močan je tisti, ki povzroči odzive svojih tekmecev; šibak pa tisti, ki se mora odzivati** (UVZP VI-16).« Pri tej točki je treba poudariti strateški pomen učinkovitega izvajanja politike informacijske varnosti podjetja, kar mora zagotavljati, da se ključne poslovne informacije in podatki podjetja ne bi izgubili ali pa da ne bi prišli v roke konkurenci. Več o tej temi lahko preberemo v Kodeksu informacijske varnosti SZ v intranetu Slovenskih železnic.

Za konec navedimo še misli dveh generalov iz druge svetovne vojne, ki slovita kot najsposobnejša tankovska poveljnika vseh časov. Ameriški general George Patton: »Ne razlagajte ljudem, kako naj se lotijo stvari. Povejte jim, kaj morajo storiti, in se pustite presenetiti.« Nemški general Heinz Guderian, vodilni snovalec »bliskovite vojne«, po 2. svetovni vojni pa nekaj časa tudi svetovalec Kopenske vojske ZDA: »Ni obupnih situacij, so le obupani ljudje.«

Opomba za izvor navedb: UVZA = Umetnost vojne za poslovneže, ZG = Zgled vodje

Viri:
<http://www.sonshi.com/krause.html>
http://en.wikipedia.org/wiki/Association_of_American_Railroads
http://sl.wikipedia.org/wiki/Sun_Cu
http://en.wikipedia.org/wiki/Sun_Tzu
http://sl.wikipedia.org/wiki/Heinz_Guderian
http://sl.wikipedia.org/wiki/George_Smith_Patton_mljaj%C5%A11



Bombardierjeve vsemogočne lokomotive Traxx

Na obzorju je nova generacija lokomotiv. Te lahko vozi po povsod, kjer so železniški tiri. Nova generacija lokomotiv vključuje dizelske lokomotive vrste 66, Siemensove električne in dizelske lokomotive ter Bombardierjeve lokomotive Traxx. Na obisku tovarne Bombardier v Kasslu, v Nemčiji, sem odkril, da v tovarni proizvajajo kar nekaj inaic lokomotiv Traxx. Te uporabljajo veliko nacionalnih železnic in še več zasebnih železniških operaterjev.

Da bi se železnice in železniški operaterji lahko uspešno soočili z »ukinjanjem mej« oziroma s prostim dostopom do železniške infrastrukture, in da bi bili pri tem konkurenčni, je bilo treba uvesti nov pristop pri gradnji lokomotiv. Pred tem so nacionalne železnice določale pogoje, vendar ti niso bili v prid razvoju čezmejnega prometa. Zamude vlakov, ki so nastajale zaradi čakanja na mejah, so onemogočale konkurenčni mednarodni železniški promet.

Povpraševanje po prevozi na dolgih razdaljah, tako v potniškem kot tovornem prometu, je začelo rasti. In ravno ta segment prevozov ponuja železnicam več priložnosti kakor prevozi na krajših razdaljah v notranjem prometu. Vendar je kompleksnost železniškega sistema v mednarodnem prometu je velika. Če ne upoštevamo železnic v Veliki Britaniji, obstajajo na evropskih železnicah štirje sistemi napajanja:

- izmenična napetost 15 kV, 16,7 Hz v Nemčiji, Avstriji, Švici, na Norveškem in Švedskem,
- izmenična napetost 25 kV, 50 Hz v Franciji, v Luksemburgu, na Danskem, Madžarskem, na Hrvaškem, v Romuniji in Bolgariji,
- enosmerna napetost 1,5 kV in 3 kV v Italiji, Belgiji, na Nizozemskem, v Španiji, na Poljskem, v Sloveniji, na Češkem in na Slovaškem in
- veliko prog, ki sploh niso elektrificirane.

Poleg tega je na evropskih železnicah več kakor dvajset različnih signalizacijskih in varnostnih sistemov, različni so tudi nakladalni profili in tirne širine. Ponekod vozijo potniški vlaki s hitrostjo 200 kilometrov in več na uro, ter tovorni vlaki s hitrostjo 140 kilometrov na uro. Razlike so tudi v dovoljenih osnih obremenitvah prog, in ne nazadnje, zahteve glede homologacije niso enotne. Vse naštetu pomeni kar veliko ovir, ki jih je treba preseči!

Bombardier je kanadski koncern s sedežem v Montrealu v Kanadi. S hčerinskimi družbami in prevzetimi podjetji je navzoč v šestdesetih državah na petih kontinentih. Ukvarja se s proizvodnjo letal, potniških tirnih vozil, vlakovnih garnitur, lokomotiv in sistemov za nadzor železniškega prometa. Tovarna Bombardier Transportation Werk (prej Henschel-Werke oziroma ADtranz) v Kasslu proizvaja lokomotive že od leta 1816 in je ena najpomembnejših tovarn za proizvodnjo lokomotiv v Evropi. Prvo električno lokomotivo so izdelali leta 1905.

Prilagodljivost proizvodnje tovarne v Kasslu je mogoče videti po tirih. Teh je namreč samo pet, vendar jih lahko prilagodijo za različne tirne širine. Prav na tem mestu so inženirji odločili, da izdelajo lokomotivo, ki lahko vozi povsod po železniških tirih, in nastala je vrsta zelo uspešnih lokomotiv Traxx.

Osnovna izvedba lokomotive je ne glede na model enaka, z istim ohišjem, v notranjosti pa je kot sestavljanica. Če naročnik potrebuje cenejšo lokomotivo, ker jo bo uporabljal samo na progah z določeno napetostjo, vgradijo samo tiste sestavne dele, ki so potrebni za vožnjo v določeni državi. Naročnik lahko naroči tudi večsistemsko lokomotivo, obstaja pa tudi dizelskelektrična inačica.

Bombardier je leta 2002 Švicarskim železnicam SBB dobavil prve lokomotive Traxx za vlake, ki vozijo v čezmejnem prometu med Švico in Nemčijo, leta 2003 pa je začel s proizvodnjo popolnoma večsistemskih loko-

motiv. Leta 2007 je Nemškim železnicam DB dostavil tristo lokomotiv Traxx, leta 2008 pa je Španskim železnicam Renfe predal prvo lokomotivo, ki lahko vozi po njenih progah – za enosmerno napetost in večjo tirno širino. Istega leta je Bombardier dobavil lokomotive z dvojnimi pogonom, električnim in dizelskim, železnicam v Montrealu, v Kanadi.

Sposobnost prilagoditi lokomotivo specifičnim potrebam, ne da bi pri tem bilo treba načrtovati lokomotivo od začetka – na risalni mizi, se je pokazala za zelo uporabno in je zelo znižala stroške.

Oktober 2009 je po vsem svetu vozilo več kakor osemsto lokomotiv Traxx, naročenih pa je bilo še 630. Lokomotive Traxx, ki so namenjene za vožnjo samo progah z enosmerno napetostjo, izdelujejo v kraju Vado Ligure v Italiji. Tamkajšnja tovarna je znana po dolgi tradiciji izdelave električnih lokomotiv in je ena najboljših za proizvodnjo tovornih lokomotiv.

Lokomotive so nabavile številne železnice in operaterji: Nemške železnice DB (in njena hčerinska podjetja Railion in EWS), Green Cargo, LNVG, Veolia, SNCF, RAG, COMSA, BLS, Hector Rail, OHE, CFL, Metronom, Railpool, SBB, PKP, Ewals, CBRail, Crossrail, Cargonet, Lokomotion, Angel Trains, HGK, ITL, MAV, Rail4Chem, BTM, SNCB, Mitsui, HVLE, Pressnitzbahn, EKO Trains, TXLogistics, RENFE in ERS.

Traxxi so zaradi možnosti modularne nadgradnje priljubljeni zlasti pri družbah za lizing. Te jih kupujejo zato, ker jih je mogoče naročiti za uporabo na določenem območju za potrebe določene stranke, po preteku pogodbe pa je lokomotive mogoče enostavno nadgraditi in postanejo lahko tudi prave večsistemске lokomotive. To zagotavlja visoko dodano vrednost lokomotiv, tako da verjamem, da jih bo mogoče videti tudi na progah drugih železnic.

Več informacij najdete na spletni strani www.bombardier.com.





Z vlakom po Vetrovi poti

Če govorimo o potovanju z vlakom po Vetrovi poti, lahko govorimo o potovanju v presežnikih v prepletu s tradicionalnim. Ne le, da je potovanje z vlakom **najbolj** zeleno, saj je naš vpliv na okolje znatno manjši v primerjavi z vožnjo z avtomobilom, temveč je verjetno tudi **najudobnejše** potovanje po kopnem. Vetrova pot skriva nešteto zanimivosti, in želimo, da si jih vsaj nekaj ogledate.

Začetek Vetrove poti je v Ljubljani v smeri skozi Notranjsko in Kras proti obali, in prav zato bomo naše potovanje začeli kar na začetku – v Ljubljani. Ljubljana kot prestolno mesto ponuja tisoč in eno lepoto, in nekaj **najlepšega** je jutranji spomladanski sprehod skozi še zasanjano **staro mestno jedro**, mimo pročelij markantnih hiš, ki nas popeljejo nazaj, v nek drug čas.

V Ljubljani na glavni železniški

postaji stopimo na vlak v smeri Sežana ali Koper ter se prepustimo rahlemu teku železniških tirov. Kmalu zatem, ko zapustimo prestolnico, nas objamejo prostrane zelene površine. Čas je za izlet.

Če ste pohodnik, lahko izstopite že v Borovnici in se odpravite na **sprehod do Peklenskih slapov**, kjer vas bo prijetno osvežilo tudi v toplejših dnevih. Prijetna senca in šum slapov vas bodo spremljale na sprehodu po dobro markiranih potkah in brveh.

Ali pa se z vlakom zapeljite še nekoliko dlje, do postaje Rakek, nedaleč od **največjega** evropskega presihajočega jezera – Cerkniškega jezera, od koder se po Kunaverjevi poti odpravite v **krajinski park Rakov Škocjan**. Hoje je približno eno uro, tam pa si na naravoslovni učni poti oglejte Mali in Veliki naravni most. Če se boste za

izlet odločili 1. ali 2. maja, vas bodo v Rakovem Škocjanu na vrtu hotela pričakali notranjski turistični ponudniki in društva občin Cerknica, Bloke in Loška dolina na tradicionalni prvomajski **notranjski tržnici »Lepu d' s' pršu«**. Postregli vam bodo z domačimi dobrotami in izdelki. Hkrati pa bodo poskrbeli za organizirano vodenje po parku ter za pester zabavni program. Za tiste nekoliko bolj kondicijsko pripravljene je na voljo 91 kilometrov dolg pohod po **Veliki Krpanovi poti**, ki je zasnovan tako, da z vlaka izstopite v Pivki in se preko Javornikov odpravite do Cerkniškega jezera in naprej do gradu Snežnik, prek Bloške planote in čarovniške gore Slivnice, skozi Rakov Škocjan do Postojne, kjer na železniški postaji sklenete svoje večdnevno nepozabno popotovanje skozi Notranjsko.

Če se raje prepuščate **kulinarnim užitek**om kot rekreativnim, pa se v Pivki odpravite v smeri vasi Narin, kjer vam bodo na ekoloških in turističnih kmetijah napolnili želodčke z **najokusnejšimi** domačimi dobrotami. V Pivki vam med 3. in 9. majem pripravljajo tradicionalni **Krpanov festival**, med katerim se lahko udeležite tudi Krpanovega pohoda. Festival se bo končal s prireditvijo Krpanova nedelja, na kateri bodo tudi izbirali najmočnejšega Slovenca (www.pivka.si).

Za avanturiste in ljubitelje kraškega podzemlja svetujemo izstop na postaji Divača. Od tu vodi označena in prijetna peš-

pot, ki vas v 45 minutah pripelje do Parka **Škocjanske jame**, kjer je reka Reka ustvarila zanimive jamske podobe in enega **največjih** podzemnih kanjonov v Evropi, ki vedno znova preseneti (www.park-skocjanske-jame.si). Če boste kupili vozovnico do Sežane, vam vsekakor priporočamo, da s sabo vzamete kolo, saj vam Kras ponuja **nešteto možnosti za kolesarjenje**. S kolesom se lahko zapeljete po številnih označenih poteh za kolesarjenje, speljanih po malo prometnih lokalnih cestah, vaških kolovozih in gozdnih cestah, ujetih med značilne kamnite ograde in vinograde.

V Štanjelu vas vsako tretjo nedeljo v mesecu, od marca do novembra pričakujejo na **tržnici starin ter domače in umetne obrti** v starem delu Štanjela. Zakaj se ne bi tja odpravili kar z vlakom? Ob obisku tržnice lahko izrabite priložnost tudi za ogled drugih znamenitosti Štanjela – Ferrarijevega vrta, gradu Štanjel z galerijo Lojzeta Spacala, Kraške hiše ...

Lahko pa se odločite za potovanje prav do obale, kjer vam v Kopru pripravljajo **posebna kulinarična doživetja**. Od železniške postaje le dvajset minut hoje oddaljena Pretorska palača vam bo od 25. do 30. aprila postregla s **Špargla festom**, kjer bodo lahko prišli na svoj račun vsi ljubitelji jedi iz šparge (www.koper.si).

Več informacij:

Sara Mramor, Notranjsko-kraški RZT
sara.mramor@postojna-tourism.si



Štirna na Kalu.

Železnica smrti in most na reki Kwai

Tajska je država v srcu jugovzhodne Azije, obdana z čudovitimi obalami Andamankega morja na zahodni strani in Tajskega zaliva na vzhodni strani. Na severozahodu meji na Mjanmar (nekdanj Burma), na severovzhodu na Laos, na jugovzhodu na Kambodžo in Malezijo na jugu. S tropsko klimo, fascinantno kulturo, dobro hrano in odličnimi plažami je polna presenečenj, zanimivih dogodivščin in znamenitosti vrednih ogleda. Tajska je magnet za turiste z ne preveč polnimi žepi z vseh koncev sveta.

Na Tajskem je bila ena od najinih želja tudi vožnja z muzejskim vlakom po železnici smrti, Death Railway, ter ogled železniškega mostu na reki Kwai. Železnica smrti in most na reki Kwai sta pridobila svojo prepoznavnost predvsem po zaslugi istoimenskega filma Most na reki Kwai iz leta 1957. Železniška proga in most ležita na zahodnem delu Tajske v mestu Kanchanaburi, dve uri vožnje iz glavnega mesta Bangkoka. Namen zgraditve železnice je bil prevoz strateškega materiala na burmansko fronto, na kateri so se Japonci bojevali z Britanci. Zaradi želje po osvojitvi Britanskega imperija v Indiji so si bili Japonci odločni zgraditi železniško povezavo med Tajskim

zalivom in Rangoonom v Burmi. Strategija mišljenja je bila vzpostaviti vzporedno pomorsko povezavo in tako zmanjšati ranljivost zaradi stalnih nasprotnikovih napadov. Železnico smrti so pod Japonsko cesarsko vojsko začeli graditi leta 1943. Progo, dolgo 415 kilometrov, je gradilo na tisoče zavezniških vojnih ujetnikov, med katerimi so prevladovali Britanci, Nizozemci, Avstralci ter Američani.

Železnica smrti se je razprostirala od mesta Nang Pladuk v provinci Ratchaburi na Tajskem do mesta Thanbyuzayata v Burmi. Na Tajskem je bilo 304 kilometrov železniške proge, v Burmi pa 111 kilometrov. Japonci so pri gradnji upali, da bodo po železniških tirih prepeljali okrog tri tisoč ton strateškega materiala na dan. Železnica smrti se je odcepila od že obstoječe železnice proti Kanchanaburiu. Zaradi relativno ravnega terena je bilo prvih 55 kilometrov proge iz Nong Pladuka do Kanchanaburija hitro in z lahkoto zgrajenih. Gradnja preostale železniške proge pa je bila peklenska. Zaradi težke gradnje prek do tedaj neprehodnega deževnega pragozda ter s številnimi mrtvimi ujetniki si je prislužila naziv železnica smrti. Na zahtevni del gradnje opominjajo viadukt Whampo (Wang po), peklenski



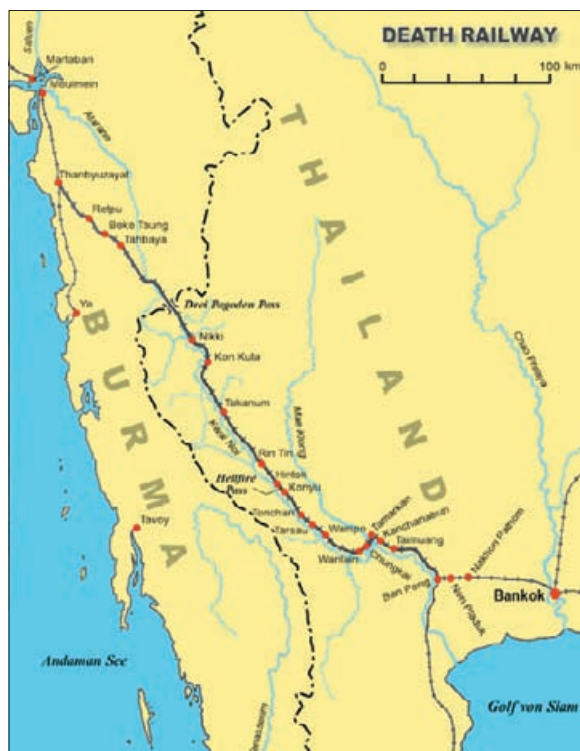
Pokopališče zavezniških vojnih ujetnikov v Kanchanaburiu.

prehod Hellfire pass in most na reki Kwai. Viadukt Whampo je bil zgrajen ob robu reke Kwai. Na robu klifa, po katerem je bila speljana železniška proga, so morali izklesati polico, ki je bila osnova za viaduktno železniško konstrukcijo in nasip. Peklenski prehod je bil največji izsek skale za železniško progo. Narejen je bil z golimi rokami in z osnovnim orodjem ter velikim naporom ujetnikov. Ujetniki so morali za zgraditev prehoda delati tudi po osemnajst ur na dan, pri tem pa so si z baklami osvetljevali delovišče, in od tod izvira tudi ime. Prehod je dolg 70 metrov in globok 26 metrov. Za gradnjo prehoda je bilo potrebnih šest tednov nadčloveškega dela ujetnikov.

V tistih tednih so japonski vojaki na smrt pretepli 96 ujetnikov, še več ujetnikov pa je umrlo zaradi nadčloveških naporov in raznoraznih bolezni. Na železnico smrti opominja še danes prevozen železniški most na reki Kwai. Gradili so ga ujetniki, za gradnjo pa so Japonci z otoka Java pripeljali črno železo. Med vojno je bil most nenehna tarča zavezniških bombnih napadov in tako tudi porušen. Po koncu vojne so most po-



Tajska na zemljevidu sveta.



Železnica smrti na zemljevidu Tajske.



Ujetniki na delovišču železnice smrti.



Ujetniško prevozno sredstvo.



Viaduktna železniška konstrukcija ob reki Kwai.



Ukrivljeni nosilci črnega železa na mostu na reki Kwai.

novno zgradili, in to z izvirnimi ukrivljenimi nosilci črnega železa.

Po zgodovinski železniški progi od postaje Kanchanaburia do postaje Nam Tok vsak dan vozi muzejski vlak in razkriva zanimivo železnico, speljano po prečudoviti pokrajini, vredni ogleda. Po prvotnih načrtih naj bi železnico gradili pet let, vendar so jo, kot že rečeno, z nadčloveškimi naporji, zgradili in začeli uporabljati v samo enem letu. Gradnja se je začela oktobra 1942 in končala avgusta leta 1943. Tako so začeli železnico uporabljati 25. oktobra leta 1943. Vzdrževalo pa naj bi jo okrog trideset tisoč vojaških ujetnikov, nastanjenih v šestih taboriščih vzdolž celotne železnice. Taborišča so stala v bližini strateško pomembnih krajev, zato so bili ujetniki pogosto kolateralne žrtve zavezniških bombnih napadov. Po končani drugi svetovni vojni je celotna železnica prešla pod upravo Tajskih železnic. Sto trideset kilometrov železniške proge od postaje Ban Nok do postaje Namtok pa je v uporabi še danes.

Po vojni so umrle vojaške ujetnike prekopali na skupinska vojaška pokopališča, kjer so za vedno ostali priče brutalnih in tragičnih dejanj. Ko se dandanes sprehodiš med grobniki vojaških pokopališč, ne moreš verjeti, koliko vojnih ujetnikov je moralo umreti za zgraditev železnice. Statistika pravi, da več kakor šestnajst tisoč, oziroma okrog 38 ujetnikov na vsak zgrajeni kilometer. Delali so neprestano, od zore do mraka ter od mraka do zore. Vsa dela so opravili ročno ter s sloni, kajti gradbene mehanizacije niso imeli. Vojaški ujetniki so živeli v bedi in na robu preživetja. Bili so podvrženi konstantnemu nasilju, boleznim, podhranjenosti ter izčrpanosti. Zaradi slabe medicinske pomoči jih je mnogo umrlo v nepopisnih bolečinah. Moto japonskih poveljnikov je bil, »če boste trdo, delali bomo z vami lepo ravnali, toda če ne boste trdo delali, boste kaznovani«. Kazni so vsebovale brutalne pretepe, eno- do triurno klečanje na ostrih palicah z železniškim pragom v rokah ter privez na drevo z bodečo žico, kjer so jih nato brez hrane in vode pustili privezane od dva do tri dni.



Zemljevid železnice smrti.

Smrtonosna železnica naju je pritegnila zaradi njene krute zgodovine in veličastnih spomenikov, ki še danes stojijo v spomin in opomin na grozodejstva med gradnjo železnice. Ob vožnji z muzejskim vlakom, s sprehodom po železniškem mostu in ob ogledu muzejskih zbirk železnice smrti, se čas zavrti nazaj v leto 1943. Gradnjo železnice smrti in železniškega mostu na reki Kwai si lahko ogledamo tudi v dveh muzejih v Kanchanaburiju, v muzeju Jeath in Muzeju druge svetovne vojne, slednjega sva tudi obiskala.



Muzejski vlak zapelje na železniški viadukt Whampo.



Z golimi rokami izklesan prehod železniške proge – Peklenški prehod.

Literatura in viri

Taylor, R. (2000). Railway of Death: http://www.far-eastern-heroes.org.uk/private_5776807/html/railway_of_death.htm

Taylor, R. (2000). Death Railway: http://www.britain-at-war.org.uk/WW2/Death_Railway/

Murray, S. The Death Railway: <http://www.scottmurray.com/bridge.htm>

Donor B. L. Bridge on the River Kwai. The true story: <http://www.diggerhistory.info/pages-battles/ww2/kwai.htm>

Death Railway, Kanchanaburi, Thailand: <http://www.kanchanaburi-hotels.net/death-railway.htm>

The Death Railway Thailand (Siam)–Burma WW II, posnetek video, http://www.youtube.com/watch?v=D76eD_dqByc

Slavko Žan: Vse se giblje, vse se spreminja



Na pogovor smo se tokrat povabili k Slavku Žanu, ki ima za sabo kar pestro poklicno pot. Letos bo minilo šestindvajset let, odkar se je zapisal železnici. Slavko nam je zaupal svoja razmišljanja o železnici in nam približal delovanje službe za splošne in gospodarske naloge v poslovni enoti Tovorni promet.

Prosim, če nam lahko za začetek zaupate nekaj dejstev o sebi, da prebijeva led.

Sem vodja službe za splošne in gospodarske naloge v poslovni enoti Tovorni promet. Rojen sem leta 1963 v Kranju, sedaj pa z družino živimo v Lescah v prelepem podalpskem okolju. Na železnico sem prišel na isti način, kot velika večina nas, ki smo malo »starejši«. Družinska tradicija, saj je bil oče kretnik, in ni treba posebej razlagati, da izbira ni bila ravno težka. Tako sem se leta 1984 vpisal v šolo za vlakovnega odpravnika (danes: prometnika), to delo sem opravljal od leta 1985 do 1989, nato sem bil do leta 1990 organizator transporta za tovorni promet, potem do leta 1996 referent za zakupne in zasebne vagona, od leta 1996 do 2006 vodja oddelka za gospodarjenje s tovornimi vagoni, do marca 2009 direktor poslovne enote Tehnično vagonška dejavnost, danes pa opravljam naloge vodje službe za splošne in gospodarske naloge v poslovni enoti Tovorni promet. Diplomiral sem na Fakulteti za pomorstvo in promet v Piranu in pridobil naziv univerzitetnega diplomiranega inženirja tehnologije prometa, vpisan pa sem tudi na znanstveni magisterij na

Ekonomski fakulteti v Ljubljani – smer Poslovanje in organizacija.

No, moram reči, kar impozantna pot, lepo po stopničkah, spoznavanje celotnega procesa. Kaj se vam je najbolj vtisnilo v spomin na tej poti?

Na vsakem delovnem mestu sem se veliko naučil, skorajda vsak dan sem lahko pridobil kakšno novo znanje ali izkušnjo. Na svoji poklicni poti sem spoznal tudi veliko ljudi in sodelavcev, s katerimi sem vzpostavil pristne, prijateljske odnose. Ni lepšega, kot se po dolgih letih srečati z nekdanjimi sodelavci in z njimi pokramljati o delu na železnici in skupnih interesih.

Kaj opazate, da se je v tem času spremenilo na bolje na železnici?

Kaj se je spremenilo na bolje? Vsekakor so se železnice razvile, oprema je boljša, nabavili smo nove vagoni, lokomotive in vlake. Ne nazadnje je to pomembno tudi zame, saj se vsak dan vozim z vlakom. Izračunal sem, da sem na vlakom v skoraj dvaindvajsetih letih prebil približno eno leto ...

Kaj počne vaša Služba?

Služba za splošne in gospodarske naloge poslovne enote Tovorni promet se ukvarja z zadevami, ki pomenijo podporo glavni dejavnosti podjetja, to je prevozu. Dejavnosti naše službe so kar raznolike, saj delujejo na več področjih. Ukvarjamo se z gospodarskimi zadevami, kot so kalkulacije, priračuni, poslovni načrt, stroški in investicijami, z varstvom pri delu in kadri, obračunom storitev, opravljamo raziskave trga, ankete, sodelujemo pri razvoju storitev ipd.

Kako potekajo vaši procesi dela?

Sodelovanje med oddelki in drugimi službami je bistvena pomena za uspešno delo. Lahko rečem, da prav vsi »dihamo« skupaj. Naši procesi dela so zelo prepleteni s procesi dela sekcij za tovorni promet in posameznih področij na SŽ, saj skrbimo predvsem za poenoteno poslovanje, zlasti pri ekonomskih zadevah, poslovnem načrtu, nepremičninah, izobraževanju (prekvalifikacije, op. avtorja), izdelavi poročil za potrebe vodstva, kalkulacijah, spremljanje stroškov in prihodkov poslovne enote ter koordinaciji oz. priračunu internih stroškov. Rešujemo reklamacije in odškodninske zahteve, nastale pri prevozih blaga, kar pomeni stalne stike s poslovnimi partnerji, tako prevozniki kot uporabniki. Pregledamo dokumentacijo in opredelimo upravičenost reklamacije. Redno izvajamo ankete in analize naših storitev, kar pravočasno opozarja, če bi bilo treba kakšno storitev spremeniti ali izboljšati. Posebno poglavje sta varstvo pri delu in kadrovske zadeve, ki imajo neposredni vpliv na vsakega zaposlenega.

Kakšne pa so vaše relacije s tujino?

Pri obračunu sodelujemo s prevozniki v Evropski uniji in državah, v katerih potekajo procesi približevanja evropskim integracijam. Prek mednarodnih obračunov dodeljujemo prevoznino udeleženi prevoznikom in skrbimo za pravočasen in celovit obračun pošiljk. Obračun oziroma finančna poravnava lahko poteka na bilateralni oziroma dvostranski način »kontokorent«, ali pa multilateralno oziroma večstransko, prek ustanove BCC (Bureau Central de Clearing) s sedežem v Bruslju. Prevozniki prijavijo svoje terjatve in obveznosti

(prevoznine, obračun vagonov ...) BCC-ju, ki nato izračuna deleže terjatev in obveznosti posameznega prevoznika.

Kako ste se spoprijeli z gospodarsko krizo oziroma »cono somraka«? S kakšnimi težavami in izzivi se srečujete v vaši službi?

»Cona somraka« je kar dobra oznaka gospodarskega stanja, v katerem se nahajamo. Ukrepi (za omejitve učinkov svetovne gospodarske krize, izboljšanje poslovanja Slovenskih železnic, ohranitev delovnih mest ter ohranitev pravic delavcev iz delovnega razmerja, op. avtorja) seveda niso šli mimo naše službe. Po uveljavitvi ukrepov smo ostali brez 40-ih odstotkov zaposlenih, ki so morali na čakanje na delo doma, kar je za naš proces dela pomenilo kar velik šok. Težave so bile velike, vendar smo jih reševali in blažili z »interno racionalizacijo« dela in procesov, tako da smo lahko normalno delovali. Že pred gospodarsko krizo nam je kar pošteno nagajala »dislokacija« službe, saj smo dobesedno razmetani po območju Slovenskih železnic. To prinaša velike težave in kratke stike v komunikaciji med središčem in dislociranimi enotami. Zato si prizadevamo, da bi vsi delali v skupnih prostorih, kar bi zelo olajšalo marsikatero situacijo, za katero danes porabimo kar veliko časa. Zamisli? Imamo jih veliko in upamo, da se bodo v bližnji prihodnosti tudi uresničile.

Kaj pa počnete v prostem času? Ali ga je kaj v »realnem« času?

Prosti čas in vse dejavnosti, povezane z njim, obstajajo v »realnem« času, pa še kako. Moram povedati, da živim v neki »čudni« soseski. Naj razložim, zakaj. S sosedi in somišljeniki smo

namreč ustanovili Društvo za kvalitetno preživljanje prostega časa. Počnemo marsikaj, ukvarjamo se z različnimi dejavnostmi, na primer s taborjenjem, pohodništvom, planinarjenjem, kolesarjenjem, čolnarjenjem, potovanji ..., skratka, ni nam dolgčas. Z družino in prijatelji prisegamo na potovanja, tudi z avtomodom, vsako leto se odpravimo nekam drugam in vsako leto je kolona vozil daljša. Sicer pa veliko potujemo tudi z vlakom. Rad bi omenil, da smo obiskali in se seveda tudi vozili z ozkotirno zobato železnico na Peloponezu, bili smo na gori Pilatus v Švici, ki je s svojo ozkotirno progo z vzponom 480 promilov res impozantna, pa na gori Jungfrau, za konec aprila pa smo dogovorjeni za vožnjo z vlakom za velike hitrosti (do 250 km/h) v Turčiji. Obožujem tudi skoke s padalom v tandemu in potapljanje z jeklenko. Višinske razglede uživam že okrog deset let, potapljam se prav tako dolgo. Čudovito izkušnjo sem doživel pri potapljanju na Kubi, ko smo med potopom na prostem, ne v kletki, hranili morske pse – pošteno velike primerke. No, morski psi so bili tisti dan očitno dobre volje, saj so dobrodušno plavali med nami in niti pomislili niso, da je čas za malico.

Zelo dobra izkušnja! Če človek preživi morske pse, ni hudič, da ne bi ..., ha, ha. Pa imate kakšen življenjski moto?

Panta rei! (prevod iz stare grščine: Vse se giblje, vse se spreminja, op. avtorja)

Kratko in jedrnato. Hvala lepa za vaš čas! Zahvaljujem se za pogovor in pozdravljam bralce Nove progge.

Železnice na območju Prlekije pred 150 leti

»Če je železniški sistem vreden, da ga zgradijo, je tudi vreden, da ga dobro uporabijo.«

*Paul Samuelson,
ameriški ekonomist*

Zgodovinski razvoj železnice na območju Prlekije se je začel 24. aprila 1860, ko so odprli notirno železniško progo Pragersko–Ptuj–Ormož–Čakovec–Kotoriba–Velika Kaniža. Po tej progi so ljudje lahko potovali naprej na Dunaj in v Trst ter po Avstro-Ogrski. Leta 1861 je se je proga povezala z ogrsko prestolnico Budimpešto, ki je tako dobila železniško povezavo z morjem.

Da je šlo za velik gospodarski dosežek, priča dejstvo, da je to bila druga železniška proga na ozemlju današnje Slovenije, le nekaj let po dokončanju železniške proge Dunaj–Trst, ki je bila zgrajena leta 1857.

V uradnem listu Wiener Zeitung je 10. novembra 1854 »permanentna centralna utrditvena komisija« razglasila program za gradnjo železniškega



Signalna varnostna naprava oziroma kretniški blok kretniške postojanke II. na strani B postaje Središče. Bil je v uporabi do 24. februarja letos.

omrežja v obeh državnih polovicah – v Avstriji in Ogrski. Med 32 progami je bil predviden tudi projekt na naših tleh oziroma v neposredni bližini, in ki naj bi ga uresničili v dvajsetih letih. Šlo je za projekt Velika Kaniža–Maribor.

Z odlokom št. 3226, z dne 26. avgusta 1856, ministrstva za trgovino, obrt in javna dela je cesar Ferdinand podelil 41 grofom in plemenitašem poleg običajne koncesije še dovolj-

trasirali v letih 1856 in 1857 po smeri, ki je bila dogovorjena, vendar so kot izhodiščno točko določili v Pragerskem.

Območje, po katerem so nameravali položiti traso med Ptujem in Veliko Kanižo, je pregledal leta 1857 gradbeni inženir Amadeus Demarteau. Traso je vlada tudi odobrila. Takoj nato so pričeli z odmeritvijo površin, ki so jih potrebovali za železnico. Vsi prihodnji sosedji in posestniki so držali dano besedo. Večina teh je odstopila zemljo brezplačno oziroma proti minimalni odškodnini.

Prpriave so že toliko napredovale, da je bila 17. decembra 1857 zasajena prva lopata v neposredni okolici Ptuja nasproti nekdanjim opekarnam ob cesti Ptuj–Ljutomer. Istega dne je bilo odločeno, da se spoji nova proga z obstoječo dvotirno progo v Pragerskem namesto v Mariboru oziroma v Poljčanah.

V prvem letu so vlaki prepeljali 244.205 potnikov in 640.519,5 ton tovora. Dohodki so znašali v potniškem in tovrnem prometu 2.963.032 goldinarjev,

dokaj točni, kajti le 70 vlakov je zamujalo, in sicer največ do 40 minut. Prometna varnost je bila za tiste čase odlična: bilo je samo enajst nesreč.

Povzeto po: Svet med Muro in Dravo, strani 589-629: Železnice med Muro in Dravo v 19. in 20. stoletju, avtor Jože Jenko, Založba obzorja Maribor, 1968.

Poziv bralcem

Zbiramo predmete iz začetkov paletizacije na železnici

V Sloveniji smo palete na železnici začeli uporabljati pred petdesetimi leti, 1. julija 1960, in sicer najprej na postajah Ljubljana Šiški in Sežana.

Ker želimo zaznamovati petdesetletnico uvedbe palet na Slovenskih železnicih, bi radi zbrali predmete, ki so se pred petdesetimi leti uporabljali pri ravnanju s pošiljkami na železnici.

Bralce prosimo, da nam pomagata pri zbiranju tovrstnih predmetov, lahko celo samo z informacijami, kje bi jih bilo mogoče dobiti. Iščemo na primer motorne in ročne viličarje, stare ravne in boks palete, nakladalne vozičke, mostičke, sredstva za zavarovanje tovora, plombe in orodja, navodila, fotografije, prospekte, članke in drugo dokumentacijo ipd.

Prosimo vas, da pokličete Josipa Orbanica, vodjo službe za kakovost, procese in okolje, na telefonsko številko 01 29 13 513, ali mu pišite po e-pošti: jospin.orbanic@slo-zeleznice.si.

Že vnaprej se vam lepo zahvaljujemo za sodelovanje!



Signalna varnostna naprava oziroma prometniški blok na postaji Središče, ki je bil v uporabi do 24. februarja 2010.



Mehanizem za zapiranje in odpiranje zapornic na strani B postaje Središče.



nja za gradnjo in upravljanje prometa na progi Budimpešta–Velika Kaniža s priključkom na dvotirno progo Dunaj–Trst v Poljčanah. Gradbeniki so progo

medtem ko so izdatkov registrirali za 1.086.661 goldinarjev. Res ugodna bilanca. Na leto je vozilo 1.098 potniških in 730 tovrstnih vlakov. Vlaki so bili

Smučarske počitnice otrok železničarjev v Kranjski Gori

Za otroke železničarjev smo v Službi za varnost in zdravje pri delu tudi letos organizirali možnost dejavnega preživljanja zimskih šolskih počitnic v Železničarskem domu v Kranjski Gori. Počitnikovanja se je udeležilo skupaj 43 otrok, v starosti od šest do petnajst let.

Glede na dolgo in mrzlo zimo smo pričakovali, da bo Kranjska Gora še bolj zasnežena. No, snega je bilo dovolj, med našim bivanjem je celo dvakrat snežilo. Največ smo smučali. Otroci, ki so se s smučkami srečali prvič ali pa že dolgo niso smučali, so se najprej učili osnov smučanja, drugi pa so svoje smučarsko znanje dopolnjevali, tako da so veliko smučali. Ker so otroci imeli različno predznanje, je delo na smučišču potekalo v treh skupinah, katere je v dveh tednih vodilo pet učiteljev smučanja: Marjan Korent, Jure Ortar, Igor Šmid, Boris Trotovšek

in Janez Volkar. Kot se za tečaj in trening spodobijo, smo smučarsko znanje preizkusili na tekmovanju na tekmovalni progi, ki nam jo vsako leto prijazno odstopijo v eni od kranjskogorskih smučarskih šol. Pri tem nam je pomagal že upokojeni železničar, ki v tisti šoli poučuje smučanje. Na tekmovanju so se otroci lahko pomerili. Zanimivo pa je bilo, če je začetnik prehitel bolj izkušenega smučarja. Popoldneve smo preživljali na različne načine. Tako smo, po obveznem popoldanskem počitku in malici, dvakrat obiskali hotel Lariš, kjer smo plavali v bazenih in drsali na bližnjem drsališču. Podali smo se tudi na krajše pohode v bližnji okolici. Obiskali smo kmetijo v Ratečah, kjer nas je gospodar popeljal s sanmi na konjsko vprego. Otroci so lahko na konju tudi jezdili.

Ob večerih smo se družili ob igrah. Priredili smo tudi pustno

zabavo, ker so otroci imeli pustne maske. Najbolj izvirne maske smo nagradili. Na željo otrok smo si ogledali tudi kakšen film na televiziji, zamudili pa nismo niti nastopov naših športnikov na Olimpijskih igrah v Kanadi. Zadnji večer so otroci pokazali svojo prireditev s skeči, plesi, petjem in pripovedovanjem šal. Letos je bila še posebej zanimiva harmonika. Dva otroka sta od doma prinesla frajtonarici in nam z igranjem nanju popestrila večer.

Otroci so podelili priznanje našim gostiteljem – Mojci Zupan in njenemu osebju, ki so bili zelo dobri gostitelji in so nas razvajali z odlično hrano in prijaznostjo.

Kot osebno priznanje si štejem to, da so starši, ko so prišli po otroke, spraševali, kdaj v naslednjem letu lahko spet pripeljejo svoje nadobudneže v Kranjsko Goro.

Igor Šmid

Šesto šahovsko prvenstvo SŽ

Šahovsko društvo Železničar je 13. marca organiziralo že šesto, tradicionalno in že kar jubilejno posamično šahovsko prvenstvo Slovenskih železnic. Tudi tokrat nam je uspelo privabiti železničarje in upokojece iz celotne Slovenije, in tako smo lahko dokazali, da gre za prvenstvo Slovenskih železnic. V Stekleni dvorani na Kolodvorski

11 se je zbralo 26 šahistov, ki smo se pomerili v pospešenem igralnem tempu (2 x 15'), to je devet kol. Vse partije so bile nadvse borbene do zadnje sekunde igralnega časa, na vrhu pa ni bilo večjih sprememb. Že drugič je zmagal MK Franc Pešec in se tako nekoliko približal tokrat drugemu, prav tako MK Zvonetu Mesojedcu, ki

pa ima že štiri naslove prvaka. Na tretjem mestu pa je zablestelo novo ime, Vlastimir Đurđević, kar je, glede na veljaven rating, vsekar prijetno presenečenje.

Turnir smo v nadvse prijetnem ozračju nadaljevali z druženjem in malico, končali pa z »cugerjem« (turnirjem z 2 x 5').

Jože Brežan

Tretji šahovski turnir SŽ

Sedemindvajsetega marca se je tretjega turnirja šahovskega cikla za Pokal Slovenskih železnic udeležilo rekordno število igralcev (86). V zelo močni konkurenci mednarodnega mojstra, petih FIDE mojstrov in 16 mojstrskih kandidatov smo dobili novo ime na zmagovalnem odru. Mladi FIDE mojster Rok Hrčica je prvič nastopil na ciklu in že na debitantskem nastopu osvojil prvo mesto. Na turnirju je ostal edini neporažen s tremi

remiji. V zadnjem kolu je odigral remi proti FIDE mojstru Marjanu Črepanu, do tedaj vodilnega Dušana Zorka, ki je zadnjo partijo izgubil proti mednarodnemu mojstru Leonu Maziju, ujel po številu točk ter zasedel vodilno pozicijo tudi zaradi boljšega Bucholza. Tretje mesto je pripadlo Boštjanu Jeranu, ki je doživel poraza prav proti prvima dvema igralcema. Z dobrimi igrami s predhodnih turnirjev je nadaljeval Matajž Kodela,

ki je bil z osvojenim šestim mestom največje presenečenje med vodilnimi, saj je bil z lokalnim ratingom 1993 točk edini med prvo deseterico z manj kot 2100 točkami. Najboljši domači igralec je bil s petimi točkami Alojzij Trček na tridesetem mestu, prav toliko točk pa je zbral drugi najboljši železničar Branko Ivelja, ki je zasedel dvaintrideseto mesto.

Vlastimir Đurđević

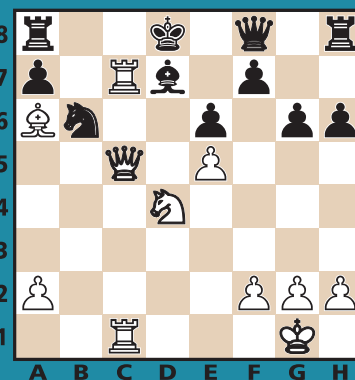
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 11

Črnemu, kateremu je kralj ostal v centru, ustreza menjava dame, da bi nekoliko razbremenil pritisk. Toda beli razmišlja drugače in že prva poteza postavlja črnega pred nerešljive probleme.

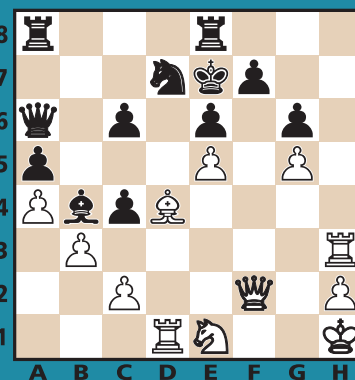
Aracil : Domingo (Španija, 1979)



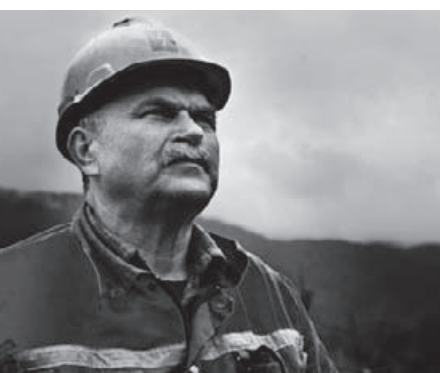
Primer 12

Črni kralj je samozavestno ostal na sredini šahovnice obdan s svojimi podložniki, toda na potezi je beli, ki kaj hitro dokaže ranljivost črne pozicije.

Vladimirov – Haritimov (ZSSR, 1977)



Rešitvi bosta objavljena v naslednji številki.



Working on the railroad

(Delam na železnici – ameriška narodna pesem)

I've been working on the railroad
All the live-long day.

I've been working on the railroad
Just to pass the time away

I've been working on the trestle,
Driving spikes that grip.

I've been working on the trestle,
To be sure the ties won't slip.

Can't you hear the engine coming?

Run to the stanchion of the bridge!

Can't you see the big black smokestack
Coming down the ridge?

*Delam sem na železnici
ves dolg dan.*

*Delam sem na železnici,
da le mine čas*

*Delam sem na mostu,
Zabijal žeblje, da držijo.*

*Delam sem na mostu,
da pragovi ne zdrsijo.*

Ali ne slišiš lokomotive, ki prihaja?

Steci k stebri mosta!

*Ali ne vidiš visokega črnega stebra dima,
ki se vali dol z gričevja?*

Delam na železnici je stara ameriška narodna pesem, nastala v času največje gradnje prog na tem kontinentu. Prepevali so jo progovni delavci, da so si dajali ritem, ko so zabijali žeblje, s katerimi so pritrjevali tirnice na pragove, pomagala pa jim je tudi lažje prenašati dvanajst in večurno težaško, skorajda nečloveško delo v vročini, mrazu, dežju, in snegu, kajti dela se zaradi vremenskih razmer skoraj nikoli niso ustavila.

Prvi zapis te pesmi sega v leto 1894, čeprav so to pesem verjetno peli že kaki dve desetletji prej, prvi tonski zapis uglasbene verzije pa je nastal pri Victorii v izvedbi jazz orkestra Sandhills Sixteen. Pozneje je seveda nastalo ničkoliko izvedb, orkesterskih, zborovskih, solo ob spremljavi kitare, peli pa so jo tudi mnogi znani pevci kot Woodie Guthrie ali Johnny Cash, Bruce Springstien pa je del pesmi povzel v svoji skladbi Bishop Danced. Veliko raznih izvedb se da slišati tudi na spletni strani YouTube.

Pesem mi je prišla na misel, ko sem te dni fotografiral razna vzdrževalna dela na infrastrukturi, ki so se s pomladjo razbohotila na vseh progah Slovenskih železnic. Seveda je danes delo teh delavcev neprimerno lažje, na voljo imajo mnoga orodja in stroje, pa tudi delavnik ni več od zore do mraka, a kljub temu je še vedno težko in še vedno so izpostavljeni vremenskim nevarnostim, prahu, vodi, ropotu ter drugim neprijetnostim, mnogim od nas prihranjenih.





Podarite doživetja!

20 EUR
DARILNI BON



Slovenske železnice

PRAKTIČNO IN NEPOZABNO DARILO
- Darilni bon za popotovanje z vlakom po Sloveniji in tujini.

Darilni boni so na voljo v vrednostih 10, 20 in 50 evrov in jih lahko unovčite za vse storitve potniškega prometa Slovenskih železnic. Kupite jih lahko v Info centrih na železniških postajah v Ljubljani, Celju in Mariboru. Naročite jih lahko tudi na spletni strani Slovenskih železnic. Več informacij dobite na telefonski številki 01 29 13 391 in spletni strani www.slo-zeleznice.si.



Oerlikon je ogromno švicarsko podjetje z zelo razvejano dejavnostjo, ki ima 19.000 zaposlenih v 170 izpostavah v 35 deželah, tudi na Kitajskem. Ime je zaslovelo z 20-milimetrskim hitrostrelnim topom v 1. svetovi vojni, ki je bil tako dober, da so njegove izpeljanke v uporabi še danes. Na železniškem področju je Oerlikon postal sinonim za kakovostne zavore, saj je stara resnica, da je vlak lahko vleči, pa težko ustaviti. Tako so tudi pri nas malone vsa starejša vozila opremljena z zaviralniki in razporedniki Oerlikon. Leta 1992 je Oerlikonova proizvodnja železniških zavornih sistemov prišla pod okrilje nemške firme Knorr, nekoč njegovega hudega in nič manj slavnega konkurenta.